


भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 37]

नई दिल्ली, सोमवार, अप्रैल 10, 2000/चैत्र 21, 1922

No. 37]

NEW DELHI, MONDAY, APRIL 10, 2000/CHAITRA 21, 1922

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 10 अप्रैल, 2000

सं. टीएएमपी/3/99-सीएचपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार चेन्नई पत्तन न्यास के पोत-संबद्ध प्रभारों और कार्गो-संबद्ध प्रभारों की दरों के मान का संशोधन करता है। यह अधिसूचना इस आदेश में शामिल चेन्नई पत्तन न्यास के पोत-संबद्ध प्रभारों और कार्गो-संबद्ध प्रभारों से संबंधित पूर्ववर्ती जारी सभी अधिसूचनाओं के अधिक्रमण में होगी।

अनुसूची

मामला सं० टीएएमपी/3/99-सीएचपीटी

चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी)

..... आवेदक

आदेश

(मार्च, 2000 के 22 नैदिन को पारित किया गया)

यह मामला पोत-संबद्ध और कार्गो-संबद्ध दोनों प्रकार के दरों के मान के आम संशोधन के बारे में चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है। यह उल्लेख किया गया है कि सीएचपीटी के दरों के मान में पिछला आम संशोधन 1991 में किया गया था। सरकार दरों के मान में समय-समय पर संशोधन के लिए बल देती रही है। वर्ष 1997-98 की प्रारंभिक लेखापरीक्षा रिपोर्ट में भी महालेखाकार

(लेखापरीक्षा) ने उल्लेख किया है कि प्रशुल्क ढांचे में वृद्धि करने के लिए समय पर कार्रवाई नहीं की गई है। यह प्रस्ताव बोर्ड के समक्ष 18 दिसंबर, 98 को आयोजित इसकी बैठक में प्रस्तुत किया गया था तथा अनुमोदित किया गया था।

2. यह भी उल्लेख किया गया है कि पत्तन न्यास प्रचालन अधिशेष पैदा कर रही है और एशियाई विकास बैंक द्वारा वित्तपोषित परियोजना पर खर्च सहित लगभग सारा व्यय आंतरिक स्रोतों से पूरा किया जाता है। पत्तन के संयंत्र और उपस्कर की नियमित अंतरालों पर मरम्मत की जाती है ताकि पत्तन न्यास के प्रचालन सुगमतापूर्वक चलते रहें। पत्तन न्यास को पुरानी मदों के स्थान पर आधुनिक मदें प्रतिस्थापित करने के लिए योजना भी क्रियान्वित करनी होती है।

3. इस प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच की जानी थी, जिसके आधार पर सीएचपीटी को स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने थे और अतिरिक्त जानकारी उपलब्ध करानी थी। सबसे महत्वपूर्ण मुद्दा एन्नौर पत्तन परियोजना से संबंधित सभी संदर्भों का इस प्रस्ताव में शामिल न किया जाना था। दूसरे शब्दों में, तत्संबंधी व्यय सीएचपीटी में प्रशुल्कों के परिकलन में निविष्टि के रूप में शामिल नहीं किया जाना था।

4. टीएमपी द्वारा अपनाई गई प्रक्रिया के अनुसार सीएचपीटी का प्रस्ताव पत्तन के 11 मुख्य प्रयोक्ताओं को परिचालित किया गया था। भारतीय नौवहन निगम, एमएमटीसी, चेन्नई स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन, तमिलनाडु बिजली बोर्ड और मैसर्स हाउर्स लाइन्स लिमिटेड से टिप्पणियां प्राप्त हुई थीं। इन टिप्पणियों को नीचे संक्षेप में दिया गया है:—

एमएमटीसी

- (i) एमएमटीसी चेन्नई से लौह अयस्क निर्यात पर लगाए जाने वाले कार्गो-संबद्ध प्रभारों में वर्तमान 46.60 रुपए प्रति टन से 87.60 रुपए प्रति टन, जोकि 88 प्रतिशत की वृद्धि बैठती है, की भारी वृद्धि के विरुद्ध है।

- (ii) संयंत्र और मशीन के बार-बार बंद हो जाने के कारण चेन्नई में लगने वाला विलंबशुल्क 1995-96 में 0.69 रुपए प्रति टन से बढ़कर 1997-98 में 8.92 रुपए प्रति टन हो गया है। विलंबशुल्क को हिसाब में लेते हुए प्रस्तावित वृद्धि बहुत अधिक हो जाएगी। प्रचालन की प्रतिस्पर्धात्मकता की जांच किए जाने की आवश्यकता है।
- (iii) इस्पात उत्पादन और तैयारशुदा उत्पादों के मूल्यों में भी भारी गिरावट आई है। दक्षिण-पूर्व एशियाई देशों में भारी मंदी के परिणामस्वरूप वर्ष 1998-99 में लौह अयस्क फाइन्स के लिए 11 प्रतिशत और लौह अयस्क लम्पस के लिए 10.2 प्रतिशत की लौह अयस्क निर्यात मूल्यों में गिरावट आई है। इस प्रकार, लौह अयस्क निर्यात अत्यंत अल्प मार्जिन पर प्रचालित किए जा रहे हैं।
- (iv) उपर्युक्त के मददेनजर प्रस्तावित वृद्धि फिलहाल आरथगित रखी जाए।
- (v) व्यापार में मंदी के कारण वृद्धि संबंधी प्रस्ताव कम से कम दो वर्ष के लिए आरथगित रखा जाए।

भारतीय नौवहन निगम (एससीआई)

- (i) पत्तन प्रभार अमरीकी डॉलर में लगाए जाने की समीक्षा करना आवश्यक है और भारतीय जहाजों के मामले में प्रस्ताव में उपर्युक्त संशोधन किया जाए। वर्तमान डालर दर में 10 प्रतिशत की वृद्धि करने का सीएचपीटी का प्रस्ताव बहुत अधिक वृद्धिकारक है। उन्होंने उपर्युक्त कमी करने का सुझाव दिया है।
- (ii) सीएचपीटी तटीय पोतों पर विदेशी दरों पर पत्तन प्रभार लगाता रहा है, क्योंकि सीएचपीटी के दरों के मान के प्रावधान में यह उल्लेख है कि, "विदेश से माल ढोने वाला भारतीय पोत विदेश व्यापार में संलग्न पोत माना जाता है।" इसमें उपर्युक्त संशोधन किया जाना आवश्यक है।
- (iii) सीएचपीटी को किसी भी कारण से पॉयलटों और टग के आगमन में विलंब के कारण बर्थ में पोत को नुकसान होने वाले समय/दिनों की संख्या के लिए बर्थ किराया वसूल नहीं करना चाहिए।
- (iv) सीएचपीटी पत्तन, मेरीन, कंटेनर और अन्य सेवाओं संबंधी देयताओं की वापसी में बहुत अधिक समय लगाता है। उन्होंने सुझाव दिया है कि जबकि विशेषकर पत्तन द्वारा सेवाएं पूर्व-वसूली के आधार पर दी जाती हैं, तब दरों के मान में अधिक पत्तन/मेरीन सेवा देयताओं

- की वापसी पर अग्रिम भुगतान किए जाने की तारीख से 30 दिन से उपयुक्त दरों पर ब्याज के भुगतान का प्रावधान किया जाना चाहिए।
- (v) दरों के मान में हड़तालों के कारण जहाजों को होने वाले विलंब के लिए अतिरिक्त पत्तन प्रभारों की छूट का प्रावधान होना चाहिए ताकि पोतस्वामी उनके बिना किसी दोष के उनके जहाजों को होने वाले विलंब के कारण होने वाली वित्तीय हानि को कम कर सकें।
 - (vi) पत्तन द्वारा अपेक्षित कोल्ड मूव के लिए पत्तन द्वारा किसी प्रकार का अतिरिक्त प्रभार लगाया जाना औचित्यपूर्ण नहीं है।
 - (vii) निर्धारित मानदंडों के बारे में प्रस्ताव अस्पष्ट है और इस मामले में भविष्य में किसी विवाद को रोकने के लिए दरों के मान में इसका स्पष्ट उल्लेख किया जाना आवश्यक है।
 - (viii) पोतांतरण कंटेनर को दोहरी कर प्रणाली की परिधि में लाने का प्रस्ताव व्यापार के लिए नुकसानदायक होगा। इस प्रस्ताव को प्रोत्साहित नहीं किया जाए।
 - (ix) एलसीएल कंटेनर के लिए किसी प्रकार का भंडारण प्रभार नहीं लगाया जाना चाहिए, क्योंकि माल उतराई में विलंब शिपिंग लाइनों के नियंत्रण से बाहर होता है।
 - (x) कंटेनर प्रहरतन प्रभारों में 40 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि औचित्यपूर्ण नहीं है।
 - (xi) केनों और फोर्क लिफ्ट ट्रकों के लिए प्रभारों में 100 प्रतिशत वृद्धि का प्रस्ताव अत्यधिक वृद्धिकारक है। उन्होंने सुझाव दिया है कि प्राइवेट ऑपरेटरों को प्रोत्साहित किया जाना चाहिए और प्रतिस्पर्धी दरों पर सेवाएं प्रदान करने तथा पत्तन के भीतर कार्य करने की अनुमति दी जाए, जिससे उत्पादकता में वृद्धि होगी।
 - (xii) जब जहाज स्वयं अपनी केनें प्रयोग करते हैं, तब 50 प्रतिशत प्रभार लगाने का कोई औचित्य नहीं है।

चेन्नई स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन लिमिटेड (सीएसएए)

डीएलबी के विलयन से आधार में परिवर्तन होगा और पुनः योजितकरण होगा, जिससे कार्यकुशलता में दूरगामी सुधार होगा और पत्तन प्रचालनों की प्रत्यक्ष लागत में कमी आएगी, इस प्रकार पत्तन प्रशुल्क में वृद्धि अनुचित है।

तमिलनाडु बिजली बोर्ड (टीएनईबी)

पत्तन देयताओं, बर्थ किराया, पायलिटिज इत्यादि में वृद्धि से टीएनईबी पर भारी वित्तीय दबाव पड़ जाएगा। इसलिए, उन्होंने सुझाव दिया है कि दरों के मान में कोई वृद्धि न की जाए।

हिन्दुस्तान वाणिज्य मंडल (एचसीसी)

- (i) यह वृद्धि उचित नहीं है।
- (ii) प्रस्तावित वृद्धि बहुत अधिक है।

मैसर्स हाउर्स लाइन्स प्राइवेट लिमिटेड

- (i) पत्तन प्रभारों के प्रयोजनार्थ विभिन्न आकारों के जहाजों के बीच कोई अंतर नहीं किया गया है। उन्होंने सुझाव दिया है कि जहाजों के आकार पर आधारित बर्थ किराए के मामले में पत्तन प्रभार जहाजों के आकार के समानुपातिक होने चाहिए।
- (ii) तटीय कार्गो के लिए रियायती घाटशुल्क होना चाहिए। इस समय न तो वर्तमान में लागू दरों के मान में और न ही प्रस्तावित संशोधन में किसी प्रकार के तटीय कार्गो के लिए छूट दी गई है।
- (iii) बढ़ी हुई लागत के आधार पर वर्तमान प्रस्ताव न्यायोचित नहीं है। पत्तन को कार्यकुशलता और प्रतिस्पर्धा पर भी ध्यान देना चाहिए।
- (iv) अतिरिक्त बर्थ किराया लगाना अतिशय, मनमाना, पक्षपातपूर्ण है और इसका दुरुपयोग हो सकता है। न्यायालयों ने इस लेवी के विरुद्ध प्रतिकूल टिप्पणियां की हैं। प्रस्तावित संशोधन वास्तव में नामावली को "अतिरिक्त बर्थ किराया" से "दंडात्मक बर्थ किराया" में बदलकर न्यायालय की अवमानना को न्यायसंगत ठहराना है।

5. जहां तक बर्थ किराया प्रभार की इकाई को 24 घंटे से 8 घंटे में बदलने का संबंध है, सीएचपीटी द्वारा यह उल्लेख किया गया है कि बर्थिंग जहाजों की भीड़भाड़ को रोकने के लिए यह प्रभार 'दर प्रतिदिन' के आधार पर लगाया जाता है, केवल इस प्रकार का बर्थ किराया लगाने से ही जहाज बिना किसी विलंब के बर्थ खाली कर सकते हैं। तदनुसार, सीएचपीटी ने इस संबंध में यथास्थिति बनाए रखने का अनुरोध किया है। स्पष्टतः, इस अनुरोध को स्वीकार नहीं किया जा सकता। इस संबंध में परिवर्तन करना इस प्राधिकरण की उल्लिखित स्थिति रही है और प्रति घंटा आधार पर बर्थ किराया प्रभार लागू करने की दिशा में बढ़ने के लिए फरवरी, 1998 की चेन्नई कार्यशाला में तैयार किए गए दिशानिर्देश में सिफारिश के अनुसार, पत्तन में 'शिफ्ट' के साथ सह-समाप्य 8 घंटे की इकाई अपनाने का विचार चेन्नई कार्यशाला में सर्वसम्मति से तैयार किया गया था। इसे मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) और तूतीकोरन पत्तन न्यास (टीपीटी) द्वारा पहले ही औपचारिक तौर पर अपनाया जा चुका है। इस परिवर्तन को अन्य सभी महापत्तन न्यासों द्वारा साझा तौर पर अपनाए जाने के लिए इस प्राधिकरण द्वारा अलग से निर्णय किया गया है। इन परिस्थितियों में, सीएचपीटी के इस अनुरोध को स्वीकार करने के लिए हमारे पास कोई गुंजाइश नहीं है।

6. इस मामले में सीएचपीटी में एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई के दौरान निम्नलिखित निवेदन किए गए थे:—

एससीआई

- (i) विनिमय दर घटबढ़ के कारण पत्तन देयताओं में किसी प्रकार की वृद्धि के लिए कोई गुंजाइश नहीं है।

- (ii) विदेशी कार्गो के पोतांतरण के लिए प्रयुक्त किए जा रहे तटीय पोतों पर विदेशी दरें भारित की जा रही हैं। इसकी जांच किए जाने की आवश्यकता है। जहाजों से कोल्ड मूवज के लिए भुगतान नहीं किया जाना चाहिए।
- (iii) जहां तक दंडात्मक/अतिरिक्त बर्थ किराए का संबंध है, कोई उद्देश्यपूर्ण मानदंड निर्धारित किया जाए। यातायात प्रबंधक को असीम विवेकाधिकार दिए जाने से शोषण हो सकता है।
- (iv) फ्लोटिंग केनों पर वसूली करने की प्रणाली दोषपूर्ण है अर्थात् एक प्रशुल्क के लिए लिफ्ट ऑन/लिफ्ट ऑफ नामक दो प्रकार के प्रभार लगाए जाते हैं।
- (v) धन वापसी के लिए समय-सीमा की भांति पत्तन द्वारा बिल तैयार करने के लिए एक समय-सीमा होनी चाहिए।

आईएनएसए

- (i) अतिरिक्त बर्थ किराया/अधिक देर तक रुकने के लिए दर बहुत अधिक है। छोटे जहाजों के लिए अतिरिक्त बर्थ किराए/अधिक देर तक रुकने के लिए कोई भेद नहीं रखा गया है।
- (ii) तटीय पोतों को प्रोत्साहित करने के लिए कुछ अधिक छूट दिए जाने की आवश्यकता है। ये छूट न केवल घाटशुल्क बल्कि कुली कार्य में भी दी जानी चाहिए, जैसा कि कलकत्ता पत्तन न्यास में किया जा रहा है।

मैसर्स पूमपूहार शिपिंग कारपोरेशन

- (i) माल उतारते समय पोत की केन के खराब हो जाने की स्थिति में पोत को लंगरगाह में स्थानांतरित किया जाता है। पत्तन अब भी 50 प्रतिशत बर्थ किराया वसूल कर रहा है, जोकि अनुचित है।
- (ii) जब पोत प्रस्थान के लिए तैयार हो, तब बर्थ किराया रोक दिया जाए।

कस्टम हाउस एजेंट्स एसोसिएशन

- (i) पत्तन न्यास को प्रभारों की समीक्षा के लिए एक प्रतिस्पर्धी दृष्टिकोण अपनाना चाहिए। सीएचपीटी को प्रभारों में कमी करनी चाहिए।
- (ii) निजी उपस्कर के प्रयोग की अनुमति दी जाती है, लेकिन प्रयोक्ताओं को पत्तन उपस्कर का प्रयोग न करने के लिए किसी तरह की वापसी के लिए दावा नहीं करने की गारंटी देने के लिए कहा जाता है। यह एक अनुचित कार्रवाई है और इसे अवश्य बंद किया जाए।

मैसर्स इंडियन ऑयल कारपोरेशन

- (i) जब कोई पोत प्रस्थान के लिए संकेत दे देता है, तब बर्थ किराया रोक दिया जाए।
- (ii) पोतांतरण प्रचालन के मामले में, छोटे पोत (डॉटर वैसल) पर 50 प्रतिशत प्रभार लगाया जाता है, जब यह सीएचपीटी में प्रवेश करता है।

एमएमटीसी

- (i) लौह अयस्क के यांत्रिक लदान के मामले में लदान दर समान है। तथापि, पत्तन दुगुना प्रभार लगा रहा है। यह उचित नहीं है।

- (ii) कार्गो—संबद्ध प्रभारों में किसी वृद्धि का कोई औचित्य नहीं है, क्योंकि लौह अयस्क व्यापार में मंदा है।
- (iii) पोत—संबद्ध प्रभारों के मामले में आधारभूत ढांचा समान है। इस प्रकार प्रभारों में वृद्धि करने के लिए कोई औचित्य नहीं है। सीएचपीटी मोरमुगांव पत्तन न्यास की भांति कार्यकुशलता—संबद्ध प्रशुल्क लागू कर सकता है।
- (iv) लौह अयस्क बर्थ का अन्य पोतों द्वारा भी प्रयोग किया जाता है। कई बार लौह अयस्क पोतों को प्रतीक्षा करनी पड़ती है, जिसकी जांच—पड़ताल की जानी आवश्यक है।
- (v) एमओएचपी का पूर्णतया मूल्यहास कर दिया गया है। इसलिए, वर्तमान प्रशुल्क का कोई औचित्य नहीं है। दूसरी ओर, सीएचपीटी इसमें वृद्धि करने की बात कर रहा है।

श्री एन. थंडन (न्यासी)

- (i) प्रशुल्क को नियमित अंतरालों पर संशोधित किया जाना आवश्यक है, क्योंकि पिछला संशोधन 1991 में हुआ था।
- (ii) प्रयोक्ता आपत्तिजनक प्रचार कर रहे हैं। पत्तन प्रचालकों और प्रयोक्ताओं को कदम—दर—कदम चलना चाहिए।

दक्षिणी भारत वाणिज्य एवं उद्योग मंडल

- (i) कोयला निकासी प्रभारों पर 10/— रूपए प्रतिमी0 टन का प्रभार लगाने का कोई औचित्य नहीं है। जहां तक रेल यातायात का संबंध है, किसी प्रकार की वृद्धि का कोई औचित्य नहीं है। दूसरी ओर, विलंबों को कम करने के लिए कार्रवाई अवश्य की जानी चाहिए।
- (ii) प्राधिकरण के अनुमोदन के बिना बर्थ आरक्षण प्रभारों को वर्तमान 25 प्रतिशत से एकतरफा बढ़ाकर 50 प्रतिशत कर दिया गया है। इसे रद्द किया जाए।

सीएसएए

- (i) विनिमय दरों में घटबढ़ के कारण पोत—संबद्ध प्रभारों में किसी प्रकार की वृद्धि के लिए कोई गुंजाइश नहीं है।
- (ii) डीएलबी के सीएचपीटी के साथ विलियन के बाद आधार स्तर भी बदल जाना चाहिए।
- (iii) शिपिंग लाइन कठिनाइयों के कारण किसी वृद्धि का प्रस्ताव नहीं कर सकती।

टीएनईबी

- (i) पट्टा किराए में 100 प्रतिशत वृद्धि औचित्यपूर्ण नहीं है। जहां तक पोत—संबद्ध और कार्गो—संबद्ध प्रभारों का संबंध है, वे अन्य प्रयोक्ताओं के विचारों से सहमत हैं।

एचसीसीआई

- (i) वर्ष 1991—98 से संशोधन किए बिना पत्तन का लाभ 70 करोड़ रूपए से बढ़कर 110 करोड़ रूपए हो गया है। इसलिए, किसी प्रकार की वृद्धि का कोई औचित्य नहीं है। कंटेनर पर घाटशुल्क 43/— रूपए प्रतिटन बैठता है। यह बहुत अधिक है। इसे टीपीटी से प्रतिस्पर्धा का सामना करने के लिए समय—सीमा पर छोड़ दिया जाना चाहिए।

- (ii) पोत कार्गो के मामले में काम करने वाले मजदूर गैंग पत्तन द्वारा दिए जाते हैं। संकेत दिए जाने पर संकेत केन्द्र पत्तन को मजदूरों की आपूर्ति न करने के लिए सावधान कर सकता है। दूसरे शब्दों में, छलपूर्ण संकेतों की आसानी से जांच की जा सकती है।
- (iii) वीआरसी और सीआरसी क्या हैं, इन्हें सत्यापित करने की स्पष्ट प्रणाली होनी चाहिए, ताकि नौवहन एजेंटों और कुलियों के बीच प्रभारों का स्पष्ट बंटवारा हो।

7. अपने प्रत्युत्तर में सीएचपीटी ने निम्नलिखित टिप्पणियां की हैं:—

- (i) यह याद रखा जाना चाहिए कि पत्तन एक सार्वजनिक न्यास है और वित्तीय तौर पर आत्मनिर्भर होना चाहिए। इसे नवीकरण, विकास इत्यादि के लिए भी प्रावधान करना पड़ता है।
- (ii) आर्थिक मंदी जैसे कारक तर्कसंगत नहीं हैं और सीएचपीटी किसी दूसरे के व्यवसाय के लिए आर्थिक सहायता नहीं दे सकता।
- (iii) पत्तन अध्यक्ष पत्तन प्रयोक्ताओं के साथ नियमित बैठकें करते हैं। यातायात प्रबंधक कार्यदल की बैठकें आयोजित करते हैं।
- (iv) पत्तन ने अपने वर्तमान प्रस्ताव में टीएएमपी की 'तटीय' और 'विदेश जाने वाले' पोतों की परिभाषा को अपना लिया है।
- (v) पत्तन ने परस्पर-आर्थिक सहायता के सिद्धान्त को पर्याप्त रूप में मान लिया है।
- (vi) अतिरिक्त बर्थ किराया प्रत्येक मामले में नहीं लगाया गया है। यह केवल उन्हीं मामलों में लगाया गया है, जहां शर्तें पूरी की गई हैं।
- (vii) पोत केवल एक या दो गैंग ही लेते हैं और पूरी क्षमता पर प्रचालन नहीं करते। इससे अनावश्यक विलंब होता है।

8. विचार-विमर्श के पश्चात यह निर्णय किया गया था कि सीएचपीटी कोयला धुलाई प्रभारों पर 10/— रूपए प्रति मी0टन के बारे में ब्योरा देगा। वे यह भी स्पष्ट करेंगे कि उन्होंने किस प्रकार बर्थ आरक्षण प्रभारों को एकतरफा संशोधित करके 25 प्रतिशत से 50 प्रतिशत कर दिया है।

9. संयुक्त सुनवाई के पश्चात आगे टिप्पणियां प्राप्त की गई थीं, जो कि निम्नलिखित हैं:—

चेन्नई सीमाशुल्क गृह एजेंट संघ

- (i) कार्य बल की वास्तविक/इष्टतम आवश्यकता पर व्यय, वेतन और मजदूरी को सीमित रखने के लिए एक विशेषज्ञ समिति द्वारा अध्ययन किया जाना चाहिए।
- (ii) पत्तन को वांछित/इष्टतम स्तर तक कार्य बल को कम करने के लिए कदम उठाने चाहिए। इसलिए, वीडिए आदि के कारणों के लिए उर्ध्वमुखी संशोधन उचित नहीं है।
- (iii) उचित अनुरक्षण/प्रतिस्थापन से प्रत्यक्ष व्यय को नियंत्रणाधीन रखा जा सकता है। पुराने उपस्कर के आवधिक और सामयिक प्रतिस्थापन से अनुरक्षण लागत में काफी कटौती करने

और मूल्यहास का लाभ प्राप्त करने में सहायता मिलेगी। नियंत्रण नहीं कर जाने पर पत्तन को प्रतिपूर्ति के लिए प्रयोक्ताओं की ओर नहीं देखना चाहिए।

- (iv) मजदूरी में प्रस्तावित वृद्धि 168.16 करोड़ रुपए के प्रचालनात्मक अधिशेष की सीमाओं के भीतर है। वर्धित पेंशन के भुगतान पर होने वाला व्यय प्रतिधारित अधिशेष से पूरा किया जा सकता है।
- (v) भांडागारण के मामले में, 1.79 करोड़ रुपए के पूंजीगत मूल्य के एवज में 2.60 करोड़ रुपए के अधिशेष सहित प्राप्तियों द्वारा आय 7.53 करोड़ रुपए है। इसलिए, भांडागारण के लिए संशोधन उचित नहीं है।
- (vi) पत्तन को बेहतर तुलनपत्र प्रस्तुत करने के लिए प्रत्यक्ष व्यय, प्रबंध और सामान्य व्यय और वित्तीय तथा विविध व्यय में कटौती करने की संभावना पर विचार करना चाहिए।
- (vii) प्रशुल्क में किसी वृद्धि के लिए यह गलत समय ही नहीं बल्कि पत्तन की ओर से नकारात्मक दृष्टिकोण है।
- (viii) पत्तन को प्रशुल्क में कमी करके भी यातायात आकर्षित करने के लिए एक स्पष्ट दृष्टिकोण प्रस्तुत करना चाहिए। पत्तन को बढ़ते हुए व्यय को पूरा करने के लिए प्रयोक्ताओं पर भी आश्रित नहीं रहना चाहिए।

एमएमटीसी

- (i) चेन्नई पत्तन में अयस्क प्रहस्तन संयंत्र 21 वर्ष से अधिक पुराना है और संपूर्ण मूल निवेश को मूल्यहास के माध्यम से पूर्णतः वसूल कर लिया गया है। लौह अयस्क के लदान के लिए मौजूदा प्रशुल्क प्रचालन व्यय को पूरा कर सकता है और महापत्तन आयोग द्वारा नियत मानदंडों के अनुसार पत्तन के लिए अधिशेष उत्पन्न कर सकता है।
- (ii) चेन्नई पत्तन का निवल अधिशेष महापत्तन आयोग द्वारा अनुशंसित 12 प्रतिशत की तुलना में 20.83 प्रतिशत है।
- (iii) 4 मिलियन टन से अधिक की मात्रा बनाए रखने के लिए लौह अयस्क के निर्यात के लिए मंदी वाले विश्व बाजार की स्थितियों में मात्रा में छूट लागू की जा सकती है। इसी प्रकार, पत्तन प्रभार को प्रहस्तन किए गए पोत के आकार के साथ संयोजित किया जा सकता है अर्थात् पेनामेक्स और कैपसाइज पोतों के लिए पृथक दरें, जैसाकि विशाखापट्टणम पत्तन में प्रचलित हैं।
- (iv) चूंकि, संपूर्ण अयस्क प्रहस्तन कार्य चेन्नई पत्तन द्वारा यांत्रिक रूप से किया जाता है, इसलिए एमएमटीसी एक सहमत अनुपात में पत्तन के साथ प्रेषण/विलंब शुल्क की भागीदारी करने के लिए तैयार है, ताकि प्रयोक्ता के रूप में एमएमटीसी पर मानवदिवसों की क्षति से उत्पन्न पत्तन न्यास की अक्षमता का बोझ नहीं डाला जाएगा।
- (v) अगर चेन्नई पत्तन का लौह अयस्क के लिए प्रभार यथाप्रस्तावित बढ़ा दिया जाता है तो चेन्नई पत्तन का प्रभार मोरमुगाओ, पारादीप और विशाखापट्टणम की तुलना में भारत में सबसे अधिक होगा।

- (vi) पिछले संशोधन में अमरीकी डॉलर में मूल्यवर्गित पोत-संबद्ध प्रभारों ने वर्ष 1991 के बाद विनिमय घटबढ़ के कारण पत्तन को काफी राजस्व सुनिश्चित किया है और इसलिए, दिनांक 6 सितम्बर, 1999 को चेन्नई में हुई बैठक में किए गए निर्णय के अनुसार उसमें वृद्धि करने का कोई औचित्य नहीं है। इसके अतिरिक्त, इस्पात उद्योग में विश्वव्यापी मंदी के अंतर्राष्ट्रीय परिदृश्य में इस्पात के उत्पादन में गिरावट, निर्मित उत्पाद के मूल्यों में गिरावट और इसके फलस्वरूप लौह अयस्क के मूल्यों में 11 प्रतिशत तक कमी के कारण उनके पारम्परिक क्रेता प्रतिस्पर्धियों अर्थात् आस्ट्रेलिया और ब्राजील के पास जाने के लिए बाध्य हो सकते हैं, अगर चेन्नई पत्तन में पत्तन प्रभार में यथाप्रस्तावित वृद्धि की जाती है। इससे चेन्नई पत्तन से लौह अयस्क के निर्यात की मात्रा में कमी आना लाजिमी है, जो पत्तन के राजस्व को अत्यधिक प्रभावित करेगा।
- (vii) ब्राजील में मौजूदा पत्तन प्रभार चेन्नई पत्तन के 46.60 प्रति मीट्रिक टन की तुलना में 35 सेंट (15.24 रुपए) है। चेन्नई का वर्तमान प्रभार पहले से 206 प्रतिशत अधिक है और प्रस्तावित वृद्धि इसे 476 प्रतिशत तक बढ़ा देगी, जो चेन्नई पत्तन से उनके निर्यात प्रचालन को पूर्णतः खर्चीला बना देगा। चेन्नई पत्तन द्वारा एक केपसाइज पोत के लदान में लिया गया औसत समय 3—3.5 दिन है, जबकि ब्राजील में लिया गया समय 1—1.5 दिन है। चेन्नई में प्राप्त प्रतिदिन औसत लदान दर ब्राजील में किए गए 1,80,000 टन की लदान दर की तुलना में 50,000 टन है। प्राप्त लदान दर और जहाज लदान के समय को देखते हुए, चेन्नई पत्तन पर यहां तक कि मौजूदा दरों पर उनका प्रचालन खर्चीला है। इस प्रकार चेन्नई में पत्तन प्रभार में कोई भी उर्ध्वमुखी वृद्धि चेन्नई पत्तन से लौह अयस्क के निर्यात को नुकसान पहुंचाएगी।
- (viii) कभी-कभी लौह अयस्क के बर्थ का प्रयोग पत्तन न्यास द्वारा गैर-लौह अयस्क पोतों को खड़ा करने के लिए भी किया जाता है। वे टीएएमपी से अनुरोध करते हैं कि इस संबंध में लौह अयस्क प्रचालन के लागत निर्धारण में उपयुक्त श्रेय दिया जाए, ताकि बोझ एकमात्र लौह अयस्क द्वारा वहन नहीं किया जाए।

टीएनईबी

कोयले के संबंध में पत्तन प्रभारों में वृद्धि से टीएनईबी को अत्यधिक वित्तीय वचनबद्धताएं करनी पड़ेंगी। इसलिए, उन्होंने अनुरोध किया है कि मौजूदा प्रभार बनाए रखा जाए।

एचसीसी

- (i) पत्तन के लिए अपना बिल जुटाने की समय सीमा पर कोई उच्चतम सीमा होनी चाहिए।
- (ii) पत्तन द्वारा दावा किए गए निष्क्रिय गैंग प्रभार समाप्त होने चाहिए, क्योंकि कोई भी पोत बर्थ पर और गैंग के लिए मांग करने के बाद निष्क्रिय नहीं रहना चाहता।
- (iii) कन्टेनर संबद्ध प्रभारों में वृद्धि के लिए प्रस्ताव को तूतीकोरिन में पीएसए बर्थ के प्रचालन के संदर्भ में आधारभूत वास्तविकताओं को और एक वर्ष के बाद बाजार की स्थिति के प्रति प्रतिक्रिया देखने के लिए आस्थगित किया जा सकता है। उन्होंने संदेह किया है कि कन्टेनर-संबद्ध प्रभारों में कोई वृद्धि यातायात को अन्य पत्तनों को विपथित कर सकती है।

एससीआई

- (i) संलग्न किए जाने वाले दस्तावेजों के सेट के साथ दावा वापसी दाखिल करने के लिए एक स्पष्ट कार्यविधि निर्धारित की जाए।
- (ii) एक समय-सीमा नियत की जाए, जिसके भीतर सीएचपीटी को बिल देना होगा अन्यथा सीएचपीटी द्वारा लगाए गए प्रभार/दावे अमान्य हो जाने चाहिए। इसके अतिरिक्त, पत्तन न्यास को उचित बिल प्रस्तुत किए बिना पत्तन के पास रखे आपरेटर के लेखे नामे नहीं डालने चाहिए।
- (iii) निष्क्रिय अवधि प्रभार के संबंध में सीएचपीटी के दरों के मान में पुस्तिका-1, अध्याय-V मान-घ में अत्यधिक गलत व्याख्या की गुंजाइश है, अथवा ऐसी व्याख्या है जो पत्तन के लिए लामदायक है। इस समस्या पर गौर करने की आवश्यकता है।
- (iv) प्रयोक्ता द्वारा अपेक्षित पत्तन की संपत्तियों के नुकसान की लागत का वहन करना बहुत अधिक है और इसे विनियमित करने की आवश्यकता है।
- (v) पोत को निर्धारित स्थान में बांधने की 50 प्रतिशत की लेवी अधिक है इस पर गौर करने की आवश्यकता है।
- (vi) दरों के वर्तमान मान में किसी छूट की सुविधा की व्यवस्था नहीं है। एक स्वतंत्र कक्ष, जो पत्तन और पत्तन प्रयोक्ताओं के बीच विवाद के मामले पर गौर कर सके, स्थापित किया जा सकता है।

10. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्रित सूचनाओं की समग्रता के संदर्भ में और समग्र ध्यान दिए जाने के आधार पर संगत मुद्दों का विश्लेषण निम्नानुसार किया गया है:-

- (i) सीएचपीटी एक कमबद्ध तरीके से व्यापक प्रस्ताव करने के लिए बधाई का पात्र है। यद्यपि, सूचनाओं के प्रस्तुतिकरण में अंतर है, फिर भी सीएचपीटी ने काफी सूचना एकत्रित करने का कठोर प्रयास किया है। महत्वपूर्ण यह है कि लागत-केंद्रवार आंकड़ा विकसित करने का प्रयास किया गया है। व्यावसायिक कर्मचारियों के समर्थन के अभाव में इस प्राधिकरण के लिए प्रत्येक स्थान में ऐसे आंकड़ों का सत्यापन करना संभव नहीं हुआ है। इसके फलस्वरूप, प्राधिकरण का झुकाव प्रशुल्कों में समग्र वृद्धि करने की तरफ रहा था। तथापि, इस मामले में सीएचपीटी की हमारे परामर्शदाताओं की सहायता से संशोधनों को मदवार करने की प्रखर इच्छा के कारण हम प्रदान किए गए आंकड़ों को सत्यापन के बिना स्वीकृत करके ऐसा करने योग्य हुए हैं। ऐसा करने में, हमने इस तथ्य को भी माना है कि प्रशुल्क संशोधनों को ऐसा मदवार बनाना मुआवजा के सिद्धांत का बेहतर अनुपालन सुनिश्चित करेगा।
- (ii) सीएचपीटी का झुकाव पहले इस अनुमान में एन्नोर पत्तन परियोजना में अपने निवेशों की जटिलताओं को शामिल करना था। हमारी प्रारम्भिक संवीक्षा के आधार पर उन्हें संबोधित हमारे पत्राचार में और संयुक्त सुनवाई में हमारे विवरणों में भी हमने स्पष्ट रूप से बताया था कि एन्नोर पत्तन परियोजना में निवेश इस प्रस्ताव में परिकलनों के पूर्णतः असंगत होगा।

सीएचपीटी ने अब इस स्थिति के बारे में अपनी स्वीकृति और तदनुसार परिकलनों से एन्नोर—संबद्ध सभी व्यय के अपवर्जन की पृष्टि की है।

(iii) यातायात की वृद्धि से संबंधित पूर्वानुमान में वास्तविक अनुमान विहित नहीं है। केवल 5—7 प्रतिशत की तदर्थ वृद्धि है। परंतु (यहां तक कि) तदर्थ पूर्वानुमान पिछली प्रवृत्तियों विशेषकर तूतीकोरन पत्तन में पीएसए एसआईसीएएल के प्रादुर्भाव के संदर्भ में मेल खाता है। इसलिए, पूर्वानुमान को हमारे विश्लेषण के लिए एक स्वीकार्य आधार प्रदान करना कहा जा सकता है।

(iv) राजस्व वृद्धि का पूर्वानुमान यातायात में वृद्धि के पूर्वानुमान पर आधारित है। इसलिए, यह स्वीकार्य है।

(v) (क) आय के पूर्वानुमान में, पोत—संबद्ध प्रभारों के संबंध में विनिमय दर की घटबढ़ को माना गया प्रतीत नहीं होता। इसे संयुक्त सुनवाई के समय इंगित किया गया था। परंतु, सीएचपीटी आवश्यक परिवर्तन नहीं कर पाया है। ऐसा होने के कारण हमें स्वयं इस संघटक को सम्मिलित करना पड़ा था।

(ख) हाल की प्रवृत्तियों और उदार पक्ष पर भूल (संभवतः) को देखते हुए, प्रतिवर्ष विनिमय दर की घटबढ़ 3 प्रतिशत तक की कही जा सकती है।

(vi) आय के पूर्वानुमानों में, सीएचपीटी ने “वित्तीय और विविध आय (ब्याज को छोड़कर)” शामिल नहीं किया है। सामान्य कम में, यह मद काफी महत्व की नहीं है। परंतु, इस मामले में कुछ कारणों से यह प्रतिवर्ष 9 करोड़ रूपए तक की है और इसलिए इसे छोड़ा नहीं जा सकता। इसलिए, हमें इसे तदनुसार जोड़ना पड़ा।

(vii) (क) व्यय के पूर्वानुमान में, अनुमानित वृद्धि बहुत अधिक प्रतीत होती है। यह मुख्यतः 25 प्रतिशत की दर पर अनुमानित मजदूरी की वृद्धि (दिनांक 1 जनवरी, 1997 से) के कारण है। इस आधार पर, सीएचपीटी ने बकाए के लिए 65 करोड़ रूपए और आगामी तीन वर्षों के लिए संभावित 36 करोड़ रूपए की गणना की है।

(ख) इस प्राधिकरण का दृष्टिकोण वार्षिक वृद्धि अनुपात में मजदूरी की वृद्धि की जटिलताओं को निर्मित (संभावित) करना रहा है। ऐसे अनुमानों के लिए पृथक राशियों (अर्थात् इस परिप्रेक्ष्य में 36 करोड़ रूपए का प्रावधान) की अनुमति नहीं दी गई है। वास्तव में, प्राधिकरण ने पहले 6 प्रतिशत के वार्षिक वृद्धि अनुपात के साथ ही गणना की थी। परंतु, टीपीटी द्वारा दिए गए अभ्यावेदनों के फलस्वरूप इसे विशेषकर मजदूरी संशोधनों के कारण पड़ने वाले मजदूरी के अत्यधिक व्यय भार के कारण 10 प्रतिशत तक बढ़ाया गया था। हमने इस मामले में भी समान दृष्टिकोण अपनाया है।

(ग) 10 प्रतिशत का वृद्धि अनुपात संभावित रूप से भार को पूर्णतः समामेलित करने के लिए पर्याप्त होगा। इस परिप्रेक्ष्य में यह मानना होगा कि दर्शाई गई (अभी भी) 25 प्रतिशत की वृद्धि केवल एक अनुमान है, यह उससे कम हो सकती है। सीएचपीटी ने भी “क्षमता वृद्धि” पहलू को ध्यान में नहीं रखा है। जैसाकि विदित है, सरकार पत्तन न्यासों के साथ

अपने समझौता ज्ञापनों में इस संबंध में वार्षिक आंकड़ा निर्दिष्ट करती है। (प्राधिकरण भी इस आंकड़े को अपनाने की सोच रही है, जब भी प्रशुल्क निर्धारण के लिए 'सीपीआई' में से 'एक्स घटाकर' सूत्र लागू करने का निर्णय किया जाता है)। इसके अतिरिक्त, मजदूरी संबंधी बातचीत में पत्तन न्यास कार्यनिष्पादन के स्तर में सुधार लाने के बारे में एक करार पर बल देते रहे हैं। अगर ऐसी क्षमता वृद्धि को भी ध्यान में रखा जाए तो मजदूरी संबंधी भार और कम हो जाएगा, जिससे 10 प्रतिशत वृद्धि अनुपात के लिए प्रावधान में किसी भी अंतर को पूरा करना संभव होगा।

(घ) बकाए के लिए 65 करोड़ रुपये के प्रावधान के संबंध में प्राधिकरण की प्रशुल्क संशोधन अनुमानों में ऐसी प्रविष्टियों की अनुमति नहीं देने की उल्लिखित स्थिति रही है। इसका तर्क यह रहा है कि एकमुश्त नामे को समाप्त करने के लिए ऐसी प्रविष्टि प्रशुल्क अनुमानों पर स्थायी भार सृजित करेगी। हमारे द्वारा अभी तक इस मुद्दे पर लगातार यही दृष्टिकोण अपनाया जाता रहा है।

(viii) प्रस्ताव तैयार करते समय सीएचपीटी ने लगाई गई पूंजी पर 18 प्रतिशत की आय का अनुमान लगाया है। यह स्पष्टतया ब्याज के लिए 12 प्रतिशत, नवीकरण निधि को अंशदान के लिए 3 प्रतिशत, विकास निधि को अंशदान के लिए 3 प्रतिशत के आधार पर रहा है। परंतु, पीपीटी मामले के परिप्रेक्ष्य में, सरकार ने यह स्पष्ट किया है कि इसने अपने ब्याज की दर (पत्तन न्यासों को ऋण पर) को 14 प्रतिशत तक बढ़ा दिया है। तदनुसार, हम 20 प्रतिशत (14 + 3 + 3) की आय दर की अनुमति देते रहे हैं। इस बिंदु को संयुक्त सुनवाई में स्पष्ट किया गया था। इस बात के होते हुए भी, सीएचपीटी ने लगाई गई पूंजी पर 18 प्रतिशत की आय के अपने प्रस्ताव को संशोधित करने पर ध्यान नहीं दिया है। फिर भी, हमने इस संबंध में अपने दृष्टिकोण के संगत रहने के लिए 20 प्रतिशत वृद्धि की अनुमति देने का निर्णय लिया है।

(ix) जैसाकि, पूर्वोक्त विश्लेषण से स्पष्ट होगा, परिकलनों में पांच मूलभूत परिवर्तन किए गए हैं:-

- (क) आय के पूर्वानुमानों में विनिमय दर की घटबढ़ की जटिलताओं का समामेलन।
- (ख) मजदूरी के 'बकाए' के लिए 65 करोड़ रुपये का प्रावधान हटाना।
- (ग) मजदूरी संशोधन के कारण संभावित मजदूरी भार को पूरा करने के लिए 36 करोड़ रुपये का प्रावधान हटाना।
- (घ) 10 प्रतिशत वार्षिक वृद्धि अनुपात का प्रावधान, जो संभावित रूप से सभी मजदूरी देयताओं को शामिल करेगा।
- (ङ.) आय के अनुमान में 'वित्तीय और विविध आय (ब्याज को छोड़कर)' को शामिल करना।

इस आधार पर वित्तीय विवरणी को दुबारा तैयार किया गया है। इस विवरणी की एक प्रति इस आदेश के अनुबंध-1 के रूप में संलग्न है। जैसाकि इस विवरणी से देखा जा सकता है, 16.15 प्रतिशत से लेकर 21.13 प्रतिशत तक का समग्र घाटा (संदर्भाधीन सभी तीन वर्षों में) है। तीन वर्षों के लिए घाटे के आंकड़े का औसत 18.62 प्रतिशत बैठता है। परंतु, चूंकि वर्ष 1999-2000 वस्तुतः समाप्त हो गया है,

इसलिए, वर्ष 2000-2001 और 2001-2002 के संबंध में ही आंकड़ों को देखना उचित होगा। अगर ऐसा किया जाता है तो औसत 19.85 प्रतिशत हो जाएगा। इस घाटे को देखते हुए, हमने राजस्व में 20 प्रतिशत की वृद्धि की समग्र उच्चतम सीमा के अधीन प्रशुल्कों को संशोधित करने का निर्णय लिया है।

(x) उपर दर्शाई गई समग्र उच्चतम सीमा के भीतर वृद्धियों के विभाजन के बारे में सीएचपीटी के दृष्टिकोण पर ध्यान देने के बाद निम्नलिखित विभाजन का निर्णय किया गया है:-

(क) संपदा किराया

जैसाकि सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित है, इस तथ्य पर विशेषकर ध्यान देते हुए कि किसी प्रयोक्ता ने संयुक्त सुनवाई में इसपर आपत्ति नहीं की थी, संपदा किराए (प्रचालनात्मक क्षेत्रों में स्थान के आवंटन और सीएचपीटी के परिसर से गुजरने वाली पाइपलाइनों के लिए 'मार्गाधिकार करार' के अधीन लाइसेंस शुल्क) में 100 प्रतिशत की वृद्धि अनुमोदित की जाती है।

(ख) रेलवे प्रभार

(खक) रेलवे प्रभार प्राधिकरण के क्षेत्राधिकार में नहीं आता। तदनुसार, रेलवे प्रभार में 100 प्रतिशत की प्रस्तावित वृद्धि राजस्व अनुमानों के प्रयोजन के लिए स्वीकार की जाती है।

(खख) इसी प्रकार, "रेल-वाहित कार्गो पर विशेष पत्तन सेवा प्रभार" नामक लेवी के माध्यम से पूरक रेलवे प्रभार को भी राजस्व अनुमान के प्रयोजन के लिए अंकित मूल्य पर स्वीकार किया जाता है। इस प्राधिकरण का रेलवे अथवा रेलवे संबद्ध प्रभारों को स्वीकृत अथवा अस्वीकृत करने का क्षेत्राधिकार नहीं है।

(ग) पोत-संबद्ध प्रभार

पोत-संबद्ध प्रभारों में बर्थ किराया, पत्तन देयता और पायलिटिज/पोत खींचने का किराया शामिल होता है। सीएचपीटी पायलिटिज (अधिक) पर अधिक और पत्तन देय पर कम ड्रेजिंग लागत आवंटित करने की पद्धति का अनुपालन करता है। अगर ड्रेजिंग लागत उचित रूप से आवंटित की जाती है, तो सीएचपीटी द्वारा दर्शाई गई अधिशेष/घाटे की स्थिति परिवर्तित हो जाएगी। अगर परिवर्तित स्थिति को माना जाता है तो तीनों मदों में समरूप वृद्धि हो सकती है। उपलब्ध आंकड़ों के संदर्भ में और डॉलर में इन प्रशुल्कों के मूल्यवर्गित करने के कारण उपलब्ध अन्तर्निर्मित सुविधा को ध्यान में रखते हुए 5 प्रतिशत की वृद्धि उचित पाई गई है।

(घ) कार्गो-संबद्ध प्रभार

ऊपर तीन संघटक लागत-केन्द्रों में यथाउल्लिखित वृद्धि को मानने के बाद अनुमानित 20 प्रतिशत की वृद्धि की समग्र उच्चतम सीमा के भीतर कार्गो-संबद्ध प्रभारों के लिए 15 प्रतिशत की वृद्धि उचित पाई गई है।

कार्गो—संबंध प्रभारों में नौ मुख्य मदें हैं। इस मिश्रित लागत—केंद्र के लिए वृद्धि पर 15 प्रतिशत की उच्चतम सीमा और सीएचपीटी द्वारा प्रस्तावित मदवार करने को ध्यान में रखते हुए, नौ मुख्य मदों के बीच विभाजन का निर्णय निम्नानुसार है:—

मद	प्रतिशतता
(घक) सामान्य कार्गो	18 प्रतिशत
(घख) केन किराया/एफएलटी	100 प्रतिशत
(घग) फ्लोरिंग केन 'वेगेई'	50 प्रतिशत
(घघ) भांडागारण	50 प्रतिशत
(घड.) लौह अयस्क का प्रहस्तन	40 प्रतिशत
(घच) पेट्रोल, तेल, स्नेहक का प्रहस्तन	शून्य प्रतिशत
(घछ) कंटेनरों का प्रहस्तन	शून्य प्रतिशत
(घज) जलापूर्ति	100 प्रतिशत
(घझ) साल्वेज और गोताखोर	10 प्रतिशत

पेट्रोल, तेल, स्नेहक प्रहस्तन प्रभारों और कंटेनर प्रहस्तन प्रभारों में कोई वृद्धि अनुमोदित नहीं की गई, क्योंकि ये कार्यकलाप काफी अधिशेष की स्थिति प्रदर्शित करते हैं। इस परिप्रेक्ष्य में यह भी मानना होगा कि पीएसए एसआईसीएल ने बिल्कुल किसी वृद्धि के बिना कंटेनर प्रहस्तन के लिए मौजूदा सीएचपीटी प्रशुल्क स्वीकार किया है। इसलिए, इस प्रविष्टि के संबंध में विशेषकर "अत्यधिक अधिशेष" की पृष्ठभूमि में सीएचपीटी के लिए मौजूदा दर जारी रखने का कोई कारण नहीं हो सकता।

11. इस मामले के संगत अन्य मुख्य मुद्दों की चर्चा नीचे की गई है:—

(i) (क) चूंकि, लौह अयस्क प्रहस्तन के समान कोयला प्रहस्तन सीएचपीटी में क्रियाकलाप की एक मुख्य मद है, इसलिए पत्तन से कोयले के लिए पृथक लागत—केंद्र और आय विवरणी तैयार करने का अनुरोध किया गया था, ताकि इस कार्गो के लिए प्रशुल्क पृथक रूप से निर्धारित किया जाए और उसका औचित्य दिया जा सके। यद्यपि, सीएचपीटी ने यह सूचना भेजने का आश्वासन दिया था, लेकिन यह प्राप्त नहीं हुई। इसलिए, हम इसे 'सामान्य कार्गो' के साथ जोड़ना जारी रखने के लिए बाध्य हुए हैं।

(ख) यहां इस तथ्य का विशेष उल्लेख करना संगत है कि कुछ वर्षों पूर्व सीएचपीटी ने कोयले के लिए 10/— रूपए प्रति मीट्रिक टन "शोधन" प्रभार लागू किया था। संयुक्त सुनवाई के समय, सीएचपीटी द्वारा स्पष्ट किया गया था कि इसे सरकार की स्वीकृति प्राप्त नहीं है, यह प्रभार न्यासी बोर्ड के अनुमोदन से लागू किया गया था। ऐसा होने के कारण सीएचपीटी का अब इस 'शोधन' प्रभार को घाटशुल्क के साथ मिलाने का प्रस्ताव (सीधे) स्वीकार नहीं किया जा सकता। प्रस्तावित 18 प्रतिशत की वृद्धि केवल 11/— रूपए प्रति मीट्रिक टन के मौजूदा घाटशुल्क पर लागू हो सकती है।

- (ग) 10/— रूपए प्रति मीट्रिक टन के 'शोधन' प्रभार के संबंध में प्राधिकरण के लिए इसे अभी अनुमोदित करना संभव नहीं हो सकता, केवल यह माना जा सकता है कि यह प्रभार न्यासी बोर्ड द्वारा यथानुमोदित लगाया जा रहा है। सीएचपीटी से इसके लिए औचित्य और 'शोधन' प्रभार की यथार्थता स्थापित करने के लिए कहा जाना होगा। प्रभारों के लिए प्राधिकरण का अनुमोदन और उसके घाटशुल्क के साथ परिणामी समामेलन पर केवल उसके बाद विचार किया जा सकता है।
- (ii) (क) 'जलापूर्ति' के संबंध में इस कार्यकलाप के 'आधारभूत ढांचे' के पहलू को बर्थ से संबंधित 'आधारभूत ढांचे' के साथ समामेलित करने के बारे में मूलभूत महत्व का एक मुद्दा उठा है। विचार यह है कि जलापूर्ति आधारभूत ढांचा सभी जहाजों के लाभ के लिए निर्धारित किया गया है, न कि केवल उनके लिए, जो जलापूर्ति लेते हैं। दूसरे शब्दों में, पत्तन में आने वाला प्रत्येक पोत जलापूर्ति आधारभूत ढांचे का संभावित लाभभोगी है। इसे देखते हुए इस आधारभूत ढांचे के घटक को बर्थ किराए को जलापूर्ति के साथ जोड़ना और जो जल लेते हैं, उनसे प्रचालनात्मक प्रभारों के साथ जल की लागत संग्रहित करना अधिक युक्तिसंगत रहेगा।
- (ख) यद्यपि, सीएचपीटी ने जल प्रभारों के संशोधन के मुद्दे पर स्पष्टीकरण प्रदान करने का आश्वासन दिया है, इसे प्राप्त नहीं किया गया था। इस दशा में इस मुद्दे पर आगे खोज करना संभव नहीं हुआ है। जैसाकि पहले बताया गया है, यह हो सकता है कि यह सभी बड़े पत्तनों के लिए साझा रूप से एक मूलभूत महत्व का मुद्दा है। इसलिए, प्राधिकरण 'जलापूर्ति' के संबंध में प्रशुल्क निर्धारित को संशोधित करने के लिए इस विचार पर अलग से कार्यवाही करना चाहेगा।
- (iii) (क) बर्थ किराए के संबंध में इकाई को 24 घंटे से घटाकर 8 घंटे करने के लिए इस प्राधिकरण के निर्णय को उपर पैराग्राफ (5) में दर्ज किया जा चुका है।
- (ख) बर्थ किराए के विषय पर भी हमने अलग से सभी बड़े पत्तनों द्वारा साझा रूप से अपनाए जाने के लिए कुछ अन्य संगत मुद्दों पर आदेश पारित किए हैं। इस आदेश का सार और विषयवस्तु तत्काल संदर्भ और सीएचपीटी के परिप्रेक्ष्य में दोहराए जाने के लिए नीचे दिया गया है:—
- (खक) एक समय—सीमा होगी, जिसके बाद बर्थ का किराया लागू नहीं होगा, बर्थ का किराया पोत के प्रस्थान की तैयारी का संकेत देने के चार घंटे बाद बंद हो जाएगा।
- (खख) गलत संकेत देने के लिए एक दिन के बर्थ किराया प्रभार को बराबर 'दंडात्मक बर्थ किराया' होगा।
- (iv) (क) सीएचपीटी के पास अतिरिक्त बर्थ किराया लगाने का प्रावधान है। इसका अभिप्राय पोतों के अनावश्यक रूप से बर्थ पर कब्जे को हतोत्साहित करना है। सीएचपीटी ने कुछ समय पूर्व सरकार द्वारा इसके अनुमोदन के आधार पर इस व्यवस्था को बनाए रखने की मांग की है। परंतु, यह संयुक्त सुनवाई के समय प्रकाश में आया कि मद्रास उच्च न्यायालय ने इस लेवी को गैर—कानूनी घोषित कर दिया था। सीएचपीटी की इस लेवी को मौजूदा प्रस्ताव में शामिल करने की कार्यवाही इस प्राधिकरण द्वारा इसे संभवतः प्रमाणित करने के लिए है। इस परिप्रेक्ष्य में यह मानना होगा कि हम ऐसी लेवी को प्रमाणित नहीं कर सकते, जिसे न्यायालय द्वारा गैर—कानूनी

घोषित कर दिया गया है। इसलिए, हम इस प्रस्ताव को न तो अनुमोदित और न ही अस्वीकृत कर सकते हैं। हम केवल सीएचपीटी से इस विषय पर न्यायालय के आदेशों का कार्यान्वयन करने की अपेक्षा करेंगे।

(ख) प्रसंगवश, उपर (iii) (ख)(खख) में प्रदर्शित 'दंडात्मक बर्थ किराया' का संक्षेप में अभिप्राय पोतों द्वारा अनावश्यक रूप से बर्थ पर कब्जा रखने को हतोत्साहित करने के प्रयोजन के लिए है। ऐसा होते हुए सीएचपीटी के लिए 'अतिरिक्त बर्थ किराया' से संबंधित पहले के प्रावधान को जारी रखना बिलकुल आवश्यक नहीं होगा।

(ग) अतिरिक्त बर्थ किराए का दंडात्मक बर्थ किराए से प्रतिस्थापन भी यातायात प्रबंधक अथवा उपसंरक्षक द्वारा इस प्रकार को मनमाने रूप से लगाने (कथित) से संबंधित आपत्तियों को स्वतः हटा देगा।

(घ) ऊपर उल्लिखित प्रतिस्थापन इस प्रयोजन के लिए छोटे और बड़े पोतों के बीच भिन्नता करने की कमी से संबंधित आपत्ति को भी स्वतः दूर कर देगा। 'दंडात्मक' व्यवस्था का तर्क यह है कि चूककर्ता पोत ऐसी परिसंपत्तियों को रोक रहे हैं, जो अधिक अर्जित कर सकती हैं।

(v) संयुक्त सुनवाई में उस समय, जब पोत प्रस्थान की अपनी तैयारी का संकेत देता है, से बर्थ के किराए को समाप्त करने के बारे में हमारी टिप्पणियों के प्रत्युत्तर में इंडियन ऑयल कारपोरेशन (आईओसी) ने एक पोत जो ऐसा संकेत नहीं दे सकता, जब तक पत्तन द्वारा 'लदान भुजा' अलग नहीं की जाती, के बारे में समस्या उठाई है। यह सचमुच एक सही समस्या है, जो कतिपय परिस्थितियों में उपर (iii) में प्रस्तावित उपबंध को निरर्थक कर सकती है। परंतु, जैसाकि सीएचपीटी ने बताया है, "यह एक प्रचलनात्मक बाधा है, जिसे स्थानीय रूप से निपटाया जा सकता है"। हम इसे सीएचपीटी और आईओसी के बीच स्थानीय रूप से निपटाए जाने पर छोड़ देना चाहेंगे। परंतु, हम ऐसे 'स्थानीय निपटान' के लिए तीन महीने की समय-सीमा भी निर्धारित करना चाहेंगे। अगर, सीएचपीटी मुद्दे को इस प्रकार निपटाने में विफल (अथवा अस्वीकार करता) रहता है तो आईओसी को निपटान के लिए प्राधिकरण से संपर्क करने की अनुमति दी जाएगी।

(vi) सीएचपीटी के पास 'बर्थ आरक्षण प्रभार' लगाने का एक प्रावधान है। यह प्रभार लागू बर्थ किराए के 25 प्रतिशत की दर है। यह कुछ वर्ष पूर्व सरकार द्वारा दिए गए सुझाव के अनुरूप लागू किया गया था। यह पहली बार है कि यह मद हमारी जानकारी में आ रहा है। इस मामले की कार्यवाही के भाग के रूप में हमारे लिए इस संकल्पना के विवरण पर गौर करना संभव नहीं हुआ है। हमें इस विषय पर सरकार के आदेश पर भी गौर करना होगा। तदनुसार, हम इस मद को पृथक संवीक्षा के लिए रखते हैं।

तथापि, सीएचपीटी के वित्तीय हितों को ध्यान में रखते हुए इस लेवी को अभी रखने की अनुमति दी जाती है। परंतु, इस मामले में दर का कोई परिवर्तन नहीं होगा। यह लागू बर्थ किराए के 25 प्रतिशत की दर पर जारी रहेगा। इस मामले में अनुमोदित 5 प्रतिशत की वृद्धि केवल बर्थ किराया प्रभार पर लागू होगी बर्थ आरक्षण प्रभार पर नहीं।

(vii) (क) पोतों के 'कोल्ड मूवज' के लिए प्रभार लगाने के संबंध में कुछ भ्रांति रही है। पता चला है कि सीएचपीटी ऐसे मूवज के लिए भी वसूली कर रहा है। कुछ प्रयोक्ताओं ने इस वसूली को अनुचित और अन्यायपूर्ण बताते हुए इसका कड़ा विरोध किया है। "कोल्ड मूवज" को ऐसी वसूलियों में शामिल न करना तर्कसंगत दिखाई देता है। प्राधिकरण ने मोरमुगांव पत्तन न्यास (एमओपीटी) के संदर्भ में कुछ समय पहले इस विषय पर एक आदेश पारित किया था। उक्त आदेश के संबंधित अंश तत्काल संदर्भ के लिए यहां नीचे दिए गए हैं:—

“(कक) किसी पोत के धारा से बर्थ में अथवा बर्थ से धारा में स्थानान्तरण अथवा बर्थ या लंगरगाहों को बदलने के लिए अलग-अलग प्रभार वसूल किए जाएंगे। स्थानान्तरण के सभी कार्यों के लिए स्थानान्तरण प्रभार लगाएंगे, जिसमें पायलिटिज और स्थानान्तरण के दो अतिरिक्त कार्यों से जुड़े प्रवेश और निर्गम संबंधी आवागमन शामिल नहीं हैं।”

“(खख) पत्तन की सुविधा के लिए किए जाने वाले उपर्युक्त किसी प्रचालन के लिए वसूली नहीं की जाएगी। पत्तन सुविधा को निम्नलिखित अभिप्राय से परिभाषित किया गया है:—

(*) यदि बर्थ में कोई कार्यरत कार्गो पोत अथवा लंगरगाह/लंगरस्थल पर पोतान्तरण सहित कोई पोत कार्य करने/जल सर्वेक्षण कार्य अथवा ट्रेजन के लिए बर्थ का आबंटन करने अथवा बर्थ पर मरम्मत, अनुरक्षण कार्य करने के लिए स्थानान्तरित/बर्थ में रखा जाता है और ऐसे अन्य कार्य, जिनके लिए स्थानान्तरण आवश्यक होता है, तब ऐसे स्थानान्तरण को “पत्तन की सुविधा के लिए स्थानान्तरण” माना जाता है। ऐसे स्थानान्तरित पोत का प्रतिस्थापन करने के लिए किया जाने वाला स्थानान्तरण भी “पत्तन की सुविधा के लिए स्थानान्तरण” माना जाता है।

(**) बेदखली प्राथमिकता पर स्थान देने के लिए यदि कोई कार्यरत कार्गो पोत बर्थ से स्थानान्तरित किया जाता है, तब स्थानान्तरण प्रभारों से छूट वाले पोतों के मामले में ऐसा स्थानान्तरण “पत्तन सुविधा” माना जाएगा।

(***) अध्यक्ष/एमपीटी द्वारा निर्णय किया जाने वाला कोई भी अन्य स्थानान्तरण “पत्तन सुविधा” माना जाए।”

“(गग) तथापि, पोतान्तरणों के मामले में स्थानान्तरण के सभी कार्य प्रभार्य होंगे।”

“(घघ) जब भी कोई पोत बेदखली प्राथमिकता पर किसी अन्य पोत को स्थान देने के लिए बर्थ से स्थानान्तरित किया जाता है, तब स्थानान्तरित किए गए पोत को स्थानान्तरण प्रभारों से छूट रहती है, क्योंकि इसका भुगतान बेदखली प्राथमिकता का लाभ उठाने वाले पोत द्वारा किया जाता है अथवा यह स्थानान्तरण “पत्तन सुविधा” माना जाता है, जब प्राथमिकता वाले पोत को ऐसे प्रभारों के भुगतान से छूट रहती है। तथापि, निम्नलिखित मामलों में यह लाभ लागू नहीं होगा:—

(*) बिना कार्गो वाले पोत, जिन्हें कार्गो वाले पोत के आगमन पर बर्थ हर हालत में खाली करना पड़ता है।

(**) वे पोट, जो बर्थ का केवल दूसरी तरफ से लदान/उतराई के लिए प्रयोग करते हैं।

(***) वे पोट, जो कोई कार्गो प्रहस्तन प्रचालन किए बिना बर्थ में निष्प्रयोजन खड़े हैं।”

- (viii) 'फ्लोटिंग केन' से संबंधित प्रभार लगाने के बारे में प्रयोक्ताओं की ओर से आपत्ति रही है। इस मुद्दे पर तमिल वाणिज्य मंडल ने सीएचपीटी से संबंधित एक अन्य मामले में वाद-विवाद किया है। चूंकि, उक्त मामले में शीघ्र ही निर्णय किया जाने वाला है, इसलिए इस मुद्दे पर इस मामले में विचार नहीं किया गया है।
- (ix) निजी उपस्कर के प्रयोग और पत्तन उपस्कर के भुगतान के बारे में सीएचपीटी में कुछ भ्रांति रही है। कुछ प्रयोक्ताओं ने शिकायत की है कि निजी उपस्कर के प्रयोग की अनुमति दिए जाने के बाद भी सीएचपीटी प्रयोक्ताओं को वापसी के लिए दावा प्रस्तुत करने की अनुमति नहीं देता। हमारे लिए इस समस्या पर नए सिरे से विचार करना आवश्यक नहीं होगा। स्वयं सीएचपीटी से संबंधित हाल के दो मामलों में इस मुद्दे का विशेषकर समाधान किया गया और निर्णय किया गया। इस मुद्दे पर हम यहां केवल हमारे पूर्ववर्ती आदेशों का उल्लेख करेंगे।
- (x) जहां तक 'खतरनाक कार्गो के लिए भंडारण प्रभारों' का संबंध है, न्यायालय का इस बारे में एक आदेश है। सीएचपीटी ने इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदन के लिए इसे वर्तमान प्रस्ताव में शामिल किया है। स्पष्टतः, यह प्राधिकरण न्यायालयों के आदेशों/निर्णयों के बारे में फैसला नहीं कर सकता। इसलिए, सीएचपीटी को परामर्श दिया जाता है कि वे न्यायालय के आदेश का अनुपालन करें।
- (xi) सीएचपीटी के दरों के मान की पुस्तक—I—अध्याय xi—टिप्पणी—7—पैरा 'छ' में उल्लिखित के अनुसार 'अधिक लदान' से संबंधित प्रशुल्क प्रावधान है। ऐसा लगता है कि 'अधिक लदान' और 'अधिक समय रूकना' के बीच कुछ घालमेल हो गया है। इसे देखते हुए संबंधित प्रावधान को दूसरे शब्दों में व्यक्त करना आवश्यक है। हमें प्रस्तुत किए गए के अनुसार समस्या को ध्यान में रखते हुए सीएचपीटी द्वारा अपनाए जाने के लिए निम्नलिखित शब्दावली अनुमोदित की जाती है:—
 “ऐसे अधिक लदान के कारण अधिक समय तक रूकने पर कुछ कार्गो उतारना आवश्यक होगा और परिणामतः पूर्व-प्रभाव अर्थात् पोट द्वारा उसके प्रस्थान की तैयारी का संकेत देने के समय से दंडात्मक दर पर बर्थ किराया प्रभार लगाया जाएगा।”
- (xii) संशोधित प्रशुल्कों की वैधता अवधि के बारे में कुछ चर्चा की गई है। जैसाकि विदित है कि सरकार ने पहले 3-वर्षीय वैधता चक्र निर्धारित किया था। प्राधिकरण ने अंततः वार्षिक चक्र अपनाने के लिए एक तैयारी कदम के रूप में इसे कम करके 2-वर्षीय चक्र कर दिया था। चेन्नई कार्यशाला (फरवरी, 98) से भी यही सर्वसम्मति उभरी थी। यह प्राधिकरण लगातार इस 2-वर्षीय वैधता-चक्र का पालन करता रहा है। इसलिए, जब तक सभी संबंधित एक-वर्षीय चक्र की ओर बढ़ने के लिए तैयार नहीं हो जाते, तब तक हम 2-वर्षीय चक्र पर दृढ़ बने रहेंगे।
- (xiii) अन्य पत्तनों में प्रशुल्क संशोधनों के संदर्भ में हम नीचे सूचीबद्ध किए गए के अनुसार अनेक प्रकार के अन्य परिवर्तनों को लागू करने के लिए आदेश पारित करते रहे हैं:—

- (क) शटआउट कार्गो पर कोई अलग से घाटशुल्क नहीं लगाया जाएगा।
- (ख) डेक कार्गो पर कोई अतिरिक्त लेवी नहीं लगाई जाएगी।
- (ग) न्यूनतम गारंटीशुदा स्तर से ऊपर कार्यनिष्पादन करने वाले बड़े आपरेटरों के लिए प्रशुल्कों में मात्रा में छूट देने के लिए पत्तन शीघ्र ही उपयुक्त प्रस्ताव तैयार करेगा।
- (घ) बिल के प्रयोजनार्थ पूर्णांकन प्रत्येक बिल के कुल जोड़ के निकटतम रूप में होगा।
- (ङ.) प्रयोक्ता की ओर से बिना किसी कारण के कंटेनरों के स्थानांतरण के लिए कोई स्थानांतरण प्रभार नहीं लगाया जाएगा।
- (च) निःशुल्क समय की गणना करने के लिए रविवारों, सीमाशुल्क, अधिसूचित अवकाशों और पत्तन के गैर-प्रचालन दिवसों को शामिल नहीं किया जाएगा।
- (छ) अवर्गीकृत कार्गो का खतरनाक के रूप में वर्गीकरण पूर्णतया आईएमडीजी कोड के अनुसार किया जाएगा।

हम इन सिद्धान्तों को सीएचपीटी में भी अपनाए जाने के लिए "एक अच्छी पद्धति" के रूप में निर्धारित करना चाहते हैं।

- (xiv) "तटीय" और "विदेश जाने वाले" पोतों की परिभाषा के संबंध में हमने कुछ समय पहले एक आदेश पारित किया था। सीएचपीटी ने यह पुष्टि की है कि प्राधिकरण द्वारा दी गई परिभाषाओं को उन्होंने अपना लिया है।
- (xv) हमने हाल ही में निर्णीत किए गए कुछ मामलों में सीएचपीटी के संबंध में विशिष्ट आदेश पारित किए थे। सीएचपीटी को निर्देश दिया जाता है कि वे अपने दरों के मान में तदनुसार उपयुक्त संशोधन शामिल करें। संबंधित ब्योरा नीचे दिया गया है:—
 - (क) परित्याग किए गए एफसीएल कंटेनरों/पोतस्वामी के स्वामित्व वाले कंटेनर और "पोतस्वामी के स्वामित्व वाले से भिन्न कंटेनर" के लिए भंडारण प्रभार लगाने की दो महीने की अधिकतम समय सीमा निर्धारित करना।
 - (ख) 20 टन से अधिक भार वाले पैकेजों पर डेरिक प्रभार लगाना।
 - (ग) सभी महापत्तनों द्वारा साझा तौर पर अपनाए जाने के लिए प्रयोक्ताओं द्वारा विलंब से किए जाने वाले भुगतान और पत्तन न्यासों द्वारा विलंब से की जाने वाली वापसी आदयगी पर दंडात्मक ब्याज लगाना।

12. सीएचपीटी ने अपने वर्तमान दरों के मान में कुछ मदों में संशोधनों/स्पष्टीकरणों और दरों के मान में कुछ शर्तों और स्पष्टीकरणों को शामिल करने का भी प्रस्ताव किया है।

12.1.1 सीएचपीटी द्वारा यथाप्रस्तावित के अनुसार वर्तमान दरों के मान में निम्नलिखित संशोधन अनुमोदित किए जाते हैं:—

- (क) पुस्तक— I, अध्याय— II में मान—क—सामान्य के अंतर्गत टिप्पणी (7) मूल्यानुसार लेवी को निम्नानुसार संशोधित किया जाता है:—

“ब्रेक बल्क कार्गो के लिए ‘मूल्यानुसार’ इकाई की प्रतिशत दर निम्नलिखित होगी:—

आयातित वस्तुएं — प्रतिशत लेवी आयातित वस्तुओं के लिए सीमाशुल्क द्वारा मूल्यांकन किए गए लागत, बीमा और भाड़ा (सीआईएफ) मूल्य पर होगी।

निर्यात की गई वस्तुएं:— प्रतिशत लेवी निर्यात की गई वस्तुओं के लिए सीमाशुल्क द्वारा मूल्यांकन किए गए पोत-पर्यन्त निःशुल्क (एफओबी) मूल्य पर होगी।

- (ख) पुस्तक— I, अध्याय— II में मान ड. की मद सं0 9 को निम्नानुसार संशोधित किया जाता है:—

“कार्गो/कंटेनर (खाली अथवा लदे हुए) जो पोतांतरण के लिए प्रमाणित नहीं हैं, बल्कि क्वे अथवा बार्ज/लाईटर पर उतारे बिना उसी पोत के एक हैच से दूसरे हैच पर केवल स्थानांतरित किए जाते हैं।”

- (ग) पुस्तक— I, अध्याय— I। क, मान—क में मद सं0 22 के अंतर्गत टिप्पणी 20—विशेष सेवाएं को निम्नानुसार संशोधित किया जाता है:—

“अन्य पत्तन के उपस्कर, यदि कोई है, के प्रयोग के लिए अलग प्रभार लगाए जाएंगे। यदि गैर—प्रमाणित कंटेनर आयात/निर्यात, खाली/लदे हुए, प्रवेश करते हैं और उन्हें पोत से हटाकर कंटेनर पार्किंग यार्ड में भेजा जाता है और बाद में हटाकर निर्यात किया जाता है, तब उन पर मान—क के अंतर्गत सामान्य कंटेनरों पर लागू के अनुसार कंटेनरों और कंटेनरों में भरे कार्गो पर घाटशुल्क के अतिरिक्त आवागमन प्रभार लागू होंगे।”

- (घ) पुस्तक— I, अध्याय— I। क, मान—ख में 2—लदे हुए कंटेनर—आयात संबंधी मद सं0 II का उप-पैरा 2 निम्नानुसार संशोधित किया जाता है:—

“अवतरण की तारीख के बाद की तारीख से आयातों की उतराई की तारीख से पहले की तारीख तक अथवा इकाई भार के रूप में न्यास से हटाए जाने की तारीख तक।”

- (ङ) पुस्तक— I, अध्याय— I। क, मान—ग में पोतांतरण कंटेनर के अंतर्गत टिप्पणी (I) के बाद निम्नलिखित टिप्पणी जोड़ी जाती है:—

“टिप्पणी (iii) — न्यास परिसर के आईसीडी कंटेनरों को 30 दिन बाद हटाने पर कंटेनरों पर भंडारण प्रभार और कार्गो पर अतिरिक्त भंडारण प्रभारण कमशः मान ख2—लदे हुए कंटेनर और मान घ, आयात के अंतर्गत दी गई दर के अनुसार वसूल किए जाएंगे।”

- (च) एसक्यूआई में मध्यम गति वाली यांत्रिक बल्क उर्वरक प्रहस्तन सुविधाओं के प्रचालन और अनुरक्षण के लिए प्रभारों संबंधी पुस्तक— I, अध्याय— II में मान—ज को हटाया जाता है, क्योंकि इस सुविधा को समाप्त कर दिया गया है।

- (छ) पुस्तक— I, अध्याय— I। क में पोतांतरण कंटेनरों संबंधी मान—ग के अंतर्गत टिप्पणी (i) के बाद निम्नलिखित टिप्पणी जोड़ी जाती है:—

“(i) (क) 30 दिन की निःशुल्क अवधि के समाप्त होने के पश्चात पोतांतरण कंटेनरों (लदे हुए) का लदान करने पर अध्याय— II (क) के मान—घ I (क) आयातों के अंतर्गत

तीसरी और चौथी स्लैब दर के नीचे दी गई दर के अनुसार कार्गो लदे हुए कंटेनरों के लिए अतिरिक्त भंडारण प्रभार लगाए जाएंगे”।

- (ज) पुस्तक— I, अध्याय II (क) में मान—घ के शीर्षक के कॉलम 2 को निम्नवत संशोधित किया गया है:—

“प्रतिटन या उसके भाग पर प्रतिदिन या उसके भाग के अनुसार भंडारण प्रभारों की दर”

- (झ) पुस्तक— I, अध्याय ix में मान—घ की श्रेणी II के अंतर्गत दर्शाये गए एसक्यूआई में तटीय केन पर लगाए गए ग्रैब (कुछ भी क्षमता होते हुए) संबंधी मद संख्या 9 को हटाया जाता है।

- (त्र) पुस्तक— I, अध्याय ix में मान—त के अंतर्गत टिप्पणी (i) को निम्नानुसार संशोधित किया जाता है:—

“क्वे, जहां पर दूरभाष सुविधा उपलब्ध कराई गई है, में बर्थ किए गए प्रत्येक पोत के लिए उपयुक्त प्रभार अनिवार्य हैं।”

- (ट) पुस्तक— I, अध्याय xi में बर्थ किराया प्रभार के अंतर्गत मद संख्या—3 को निम्नानुसार संशोधित किया जाता है:—

“ग्रैबस किराये पर लेना, (तटीय केन पर लगाए गए) बोर्ड की दरों के मान की पुस्तक— I, अध्याय—ix के मान—घ की श्रेणी— II (जैसे संख्या 7 और 8) के अंतर्गत दी गई दरों पर पोतों के बल्क कार्गो के प्रहस्तन, माल के लदान और उतराई के लिए जब भी किराये पर लिए जाएं।”

- (ठ) पुस्तक— II, अध्याय— I में खंड (6) वापसी अदायगी: (क) शर्त के नीचे पैरा—1 निम्नानुसार संशोधित किया जाता है:—

“वापसी अदायगी: (क) शर्त: कोई भी व्यक्ति अधिक वसूली की वापसी अदायगी के लिए तब तक पात्र नहीं होगा, जब तक की वापसी अदायगी के लिए उसका दावा बोर्ड को ऐसी देयताओं के “पिछले भुगतान की तारीख से” छः कैलेंडर माह के भीतर उसके द्वारा या उसकी ओर से लिखित में न किया गया हो। कंटेनरों के संबंध में वापसी आदयगी के लिए मानदंड “बिल की तारीख से” है, जिस महीने में अधिक वसूली की गई हो।”

- (ड) पुस्तक— III में परिशिष्ट— II के पैराग्राफ संख्या—3 के अंतर्गत मद संख्या 2 (iv) को हटाया जाता है।

12.1.2 संशोधित कंटेनर भंडारण प्रभारों के संबंध में मद्रास स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन द्वारा दाखिल रिट्ट याचिका सं० 11747/94 के संबंध में मद्रास उच्च न्यायालय का निर्णय आने तक इस विशिष्ट सहमति के अंतर्गत कि 6 जुलाई, 1994 से पहले की दरें (सीएचपीटी द्वारा) लागू की जाएंगी, सीएचपीटी यथाप्रस्तावित के अनुसार पुस्तक— I, अध्याय— I, क में मान—ख, मद संख्या 2 के अंतर्गत टिप्पणी 4(क) के पश्चात निम्नलिखित प्रावधान को शामिल करने के लिए अनुमोदित किया जाता है:—

“टिप्पणी : 5 खतरनाक कार्गो से लदे हुए कंटेनरों के लिए भंडारण प्रभार मान-ख-2-लदे हुए कंटेनर के अंतर्गत तीसरे स्लैब के अनुसार वसूल किए जाएंगे।”

12.1.3 किसी एक परेषण पर आयातों या निर्यातों में विलम्ब के कारण न्यूनतम भुगतान को संशोधित कर 20/- रुपए से बढ़ाकर 25/- रुपए करने और प्रत्येक अवसर पर उक्त न्यूनतम भुगतान को लागू करने के लिए पत्तन द्वारा प्रस्ताव किया गया है। यद्यपि, सामान्य कार्गो प्रभार के संशोधन को 18 प्रतिशत अनुमोदित किया गया है, यह प्रस्ताव संख्या के तर्कसंगत पूर्णांकन के रूप में अनुमोदित किया गया है। तदनुसार, पुस्तक-1, अध्याय-1 में मद (च) को निम्नानुसार संशोधित किया गया है:-

“आयातों या निर्यातों पर विलम्ब के कारण प्रत्येक अवसर पर किसी एक परेषण पर न्यूनतम भुगतान 25/- रुपए है।”

12.2.1 सीएचपीटी ने किसी एक परेषण के लिए देय सभी प्रभारों की कुल न्यूनतम राशि को 50/- रुपए से बढ़ाकर 75/- रुपए करने का प्रस्ताव किया है। प्राधिकरण द्वारा अनुमत्य प्रशुल्कों पर 20 प्रतिशत की समग्र वृद्धि के मददेनजर यह न्यूनतम राशि 60/- रुपए अनुमोदित की जाती है। तदनुसार, पुस्तक-1, अध्याय-1 में मद (ड.) को निम्नानुसार संशोधित किया जाता है:-

“किसी एक परेषण पर देय सभी प्रभारों (विलंब शुल्क सहित) कुल जोड़ न्यूनतम 60/- रुपए होगा। इसके अलावा, लेवी की प्रत्येक मद के अंतर्गत देय प्रभारों का दरों के मान के अंतर्गत न्यास द्वारा दावा किए गए बिलों, आवेदन पत्रों आदि पर निकटतम रुपए तक पूर्णांकन किया जाएगा।”

12.2.2 किसी एक मद के आयतन या क्षमता के सकल भार या माप में ‘किसी भाग, सिवाय जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो, को एक इकाई के रूप में मानने के लिए सीएचपीटी ने प्राधिकरण के अनुमोदन के लिए अनुरोध किया है। चूंकि, यह प्रस्ताव अन्यत्र अपनाई गई सामान्य प्रक्रिया के अनुरूप नहीं है, इसलिए इसे स्वीकार नहीं किया गया है। वस्तुतः, स्वीकृत पद्धति के अनुसार 0.50 से कम भाग को पूर्णांकन के समय छोड़ दिया जाता है। लेकिन, चूंकि सीएचपीटी में 0.50 तक के भाग को 0.50 मानने की प्रणाली प्रचलन में है, इसलिए इसे जारी रखने की अनुमति दी गई है। तथापि, पुस्तक-1, अध्याय-1 में मद (घ) को पूर्णांकन की सामान्य पद्धति के आधार पर निम्नानुसार संशोधित किया जाता है:-

“किसी एक मद के आयतन या क्षमता के सकल भार या माप का परिकलन करने के लिए, सिवाय जहां अन्यथा विनिर्दिष्ट न हो, 0.5 तक के भाग को 0.5 इकाई और 0.5 तथा अधिक भाग को एक इकाई माना जाए।”

12.2.3 उपर्युक्त पैराग्राफ 11 (iv) में उल्लिखित के अनुसार अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभार संबंधी प्राधिकरण की टिप्पणियों के मद्देनजर, सीएचपीटी के पुस्तक—1, अध्याय—xi के पैरा छ के अंतर्गत टिप्पणी 6 और 7 को संशोधित करने के प्रस्ताव स्वीकार नहीं किया गया है।

12.3 पत्तन में कहीं भी पोत के कोल्ड मूवज से संबंधित पुस्तक—111 के परिशिष्ट—11 के प्रस्तावित संशोधनों को अनुमोदित नहीं किया गया है। उपर्युक्त पैरा 11 (vii) में प्राधिकरण द्वारा दिए गए सुझाव के अनुसार सीएचपीटी को एमओपीटी के उल्लिखित प्रस्ताव के अनुसार इस संबंध में प्रस्ताव पुनः तैयार करने का परामर्श दिया जाता है।

12.4 सीएचपीटी ने पुस्तक—1 अध्याय—(iv) में मान—क—आयात "निःशुल्क दिवस" के अंतर्गत वर्तमान मद सं० 13, खंड (ख) को संशोधित करने का प्रस्ताव किया है। प्राधिकरण सीएचपीटी के दरों के मान की पुस्तक—1, अध्याय—(iv) में मान—क और ख के अंतर्गत सीमाशुल्क द्वारा रोकी जाने वाली वस्तुओं के लिए निःशुल्क दिवसों से संबंधित शर्तों को संशोधित करते हुए मामला सं० टीएएमपी/98—सीएचपीटी में 13 अप्रैल, 1999 को एक आदेश पहले ही पारित कर चुका है। सीएचपीटी को उक्त आदेश के अनुसार अपने दरों के मान को संशोधित करने का निदेश दिया जाता है।

12.5 पत्तन ने पत्तन में प्रवेश करने वाले पोतों पर, जो कोई कार्गो या यात्री न तो उतारते हैं और न लेते हैं, पत्तन देयताएं लगाने संबंधी पुस्तक—111 में परिशिष्ट—1 की अनुसूची—11 के अंतर्गत खंड 4 को संशोधित करने का प्रस्ताव किया है। प्राधिकरण सभी महापत्तनों द्वारा साझा तौर पर अपनाए जाने के लिए महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 की धारा 50क और धारा 50ख के अंतर्गत लगाई जाने वाली पत्तन देयताएं निर्धारित करते हुए मामला सं० टीएएमपी/9/2000—सामान्य में 4 फरवरी, 2000 को एक आदेश पहले ही पारित कर चुका है। सीएचपीटी को उक्त आदेश के अनुसार अपने दरों के मान में उपर्युक्त परिवर्तन शामिल करने का निदेश दिया जाता है।

13.1 यद्यपि, हमने निर्धारित की गई दरों की प्रयोज्यता को शासित करने वाली कुछ महत्वपूर्ण शर्तों के संबंध में कार्रवाई की है, लेकिन हम यह स्वीकार करते हैं कि उनकी प्रासंगिकता, औचित्य, आंतरिक सामंजस्य, सरलता की जांच करने के लिए सीएचपीटी के दरों के मान में सभी शर्तों की वस्तुतः हमने पूरी जांच-पड़ताल नहीं की है। ऐसा हम इसका बहुत बड़ा आकार होने के कारण नहीं कर सके। फिर भी हम महसूस करते हैं कि किसी चरण में हमें दरों के मान को सरल और तर्कसंगत बनाने का कार्य करना होगा। तदनुसार, हम सीएचपीटी के दरों के मान पर, इसकी शर्तों की विस्तृत जांच-पड़ताल करने के लिए कार्रवाई करने के अपने अधिकार को सुरक्षित रखते हैं।

13.2 इस संबंध में हम सीएचपीटी और इसके प्रयोक्ताओं, दोनों से अनुरोध करते हैं कि शर्तों की एक तार्किक समीक्षा / विश्लेषण करने के लिए वे अपने विचारों/टिप्पणियों, सुझावों और सिफारिशों का लाभ हमें प्रदान करें।

13.3 उपर्युक्त जांच-पड़ताल/विश्लेषण की प्रतीक्षा किए बिना सीएचपीटी को इस आदेश में दिए गए निर्णयों के संबंध में अपने दरों के मान (इसकी शर्तों सहित) में उपयुक्त संशोधन करने होंगे।

14. पोत-संबद्ध प्रभारों के संबंध में इस आदेश में दिए गए निर्णय इस आदेश के भारत के राजपत्र में प्रकाशित होने की तारीख से तीस दिन समाप्त होने के पश्चात प्रभावी हो जाएंगे। अन्य सभी निर्णय इस आदेश के भारत के राजपत्र में प्रकाशन के तत्काल बाद प्रभावी हो जाएंगे।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/3/4/असाधारण/143/2000]

अनुबंध- I

चेन्नई पत्तन न्यास
घाटा दर्शाने वाला वित्तीय विवरण

वर्ष 1997-98 और 1998-99 के लिए वास्तविक तथा वर्ष 1999-2000 के लिए अनुमान
(करोड़ रूपए)

विवरण	1997-98	1998-99	1999-2000	2000-01	2001-02
यातायात मिलियन टन	35.53	35.20	36.88	37.09	39.33
1. प्रचालन आय					
कार्गो ग्रहस्तन और भंडारण	117.91	117.86	124.19	130.40	136.92
पत्तन एवं डॉक प्रभार	79.13	88.29	93.02	97.67	102.55
रेलवे आय	28.87	30.16	31.78	33.37	35.04
संपदा का किराया	3.81	3.38	3.56	3.74	3.92
कंटेनर ग्रहस्तन	71.63	74.45	78.45	82.37	86.50
विदेशी मुद्रा दर में परिवर्तन के कारण वृद्धि	—	—	3.31	6.95	10.95
जोड़-1	301.35	314.14	334.31	354.40	375.88
2. प्रचालन व्यय					
कार्गो ग्रहस्तन और भंडारण	53.48	57.83	63.61	69.97	76.97
पत्तन एवं डॉक सुविधाएं	39.94	42.84	47.12	51.83	57.01
रेलवे कार्यचालन	15.26	17.01	18.71	20.58	22.64
संपदा किराया	2.32	2.76	3.04	3.34	3.67
कंटेनर ग्रहस्तन	23.75	26.70	29.37	32.31	35.54
प्रबंध एवं सामान्य प्रशासन	64.73	72.22	79.44	87.38	96.12
जोड़-2	199.48	219.36	241.29	265.41	291.95

विवरण	(करोड़ रूपए)				
	1997-98	1998-99	1999-2000	2000-01	2001-02
3. प्रचालन अधिशेष (1-2)	101.87	94.78	93.02	89.09	83.93
4. वित्त एवं विविध आय					
(ब्याज को छोड़कर)	10.23	8.37	9.00	9.00	9.00
5. वित्त एवं विविध व्यय					
(ऋणों पर ब्याज को छोड़कर)	57.85	48.68	75.45	79.35	83.93
6. निवल अधिशेष (3+4-5)	54.25	54.47	26.57	18.74	9.39
7. लगी हुई पूंजी					
(नकद शेष को छोड़कर)	360.00	382.40	402.79	423.00	444.15
8. (7) पर 20 प्रतिशत की दर					
पर आय	72.00	76.48	80.55	84.60	88.83
9. अधिशेष (+)/कमी (-)					
(8-8)	(-) 17.75	(-)22.01	(-)53.98	(-)65.86	(-)79.44
10. अधिशेष (+) /कमी (-)					
(1) के प्रतिशत के अनुसार	(-) 5.89	(-) 7.00	(-)16.15	(-)18.58	(-) 21.13
1999-2000 से 2001-2002 तक औसत (प्रतिशत)					18.62
2000-2001 से 2001-2002 तक औसत (प्रतिशत)					19.85

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

New Delhi, the 10th April, 2000

No. TAMP/3/99-CHPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby amends the Scale of Rates of vessel related charges and cargo related charges of the Chennai Port Trust as in the Order appended hereto. This Notification will be in supersession of all the earlier Notifications of vessel related charges and cargo related charges of the Chennai Port Trust covered by this Order.

SCHEDULE**Case No. TAMP/3/99-CHPT**

The Chennai Port Trust ... Applicant

ORDER

(Passed on this 22 day of March 2000)

This case relates to a proposal received from the Chennai Port Trust (CHPT) about general revision of the scale of rates, both vessel-related and cargo-related. It has been stated that the last general revision to the scale of rates of the CHPT took place in 1991; the Government has been insisting for periodically revising the scale of rates; even in the preliminary Audit Report for 1997-98 the Accountant General (Audit) has stated that the action to increase the tariff structure in time has not been taken; and, the proposal was placed before the Board in its meeting held on 18 December 98 and was approved.

2. It has also been stated that though the Port Trust is generating operating surplus, almost the entire expenditure is met from internal resources including the expenditure on the ADB funded Project. The Ports plant and equipment have to be refurbished at regular interval so that there will be smooth flow in the operation of the Port Trust. The Port Trust has also to implement a plan to replace obsolete items with modern ones.

3. The proposal was subjected to preliminary scrutiny based on which the CHPT was required to submit clarifications and provide additional information. The most important point was about excluding from this proposal all references to the Ennore Port Project. In other words, the expenditure thereon was not be counted as an input in the computation of tariffs at the CHPT.

4. In accordance with the procedure followed by the TAMP the proposal of the CHPT was circulated among 11 main users of the Port. Comments were received from the Shipping Corporation of India, MMTC, Chennai Steamer Agents' Association, Tamil Nadu Electricity Board and M/s Hauers Lines Ltd. These comments are summarised below:-

MMTC:

- (i). The MMTC is against the steep increase in cargo-related charges leviable on iron ore export from the Chennai from the present Rs.46.60 per ton to Rs.87.60 per ton, an increase of 88%.

- (ii). The demurrage in Chennai arising out of frequent breakdowns of the plant and machinery have resulted in demurrage per ton increasing from Rs.0.69 per ton in 1995-96 to Rs. 8.92 per ton in 1997-98. Taking into account the demurrage the increase proposed would be much more. The competitiveness of the operation needs to be looked into.
- (iii). Steel production have suffered steep decline as also the price of the finished product. There is a widespread recession in the South East Asian countries which has resulted in iron ore export prices dropping by 11% for iron ore fines and 10.2% for iron ore lumps in the year 1998-99. As such, the Iron ore exports are being operated with wafer thin margins.
- (iv). In view of the above, the proposed increase may be kept in abeyance for the time being.
- (v). The proposal for increase may be deferred by at least two years because of recession in the trade.

The Shipping Corporation of India (SCI):

- (i). It is necessary to review the system of levying Port charges in US Dollar and modify the proposal suitably in the case of Indian Ships. The proposal of the CHPT to enhance the existing dollar rate by 10% is very much on the high side. They have suggested appropriate reduction.
- (ii). The CHPT has been levying Port charges on coastal vessels at foreign rates because of provision of the CHPT Scale of Rates stating 'an Indian vessels carrying goods from a foreign country is to be treated as a vessels engaged in overseas trade'. This needs to be amended suitably.
- (iii). The CHPT should refrain from charging berth hire for the time / number of days lost by the vessels at berth owing to delay in the arrival of the pilots and tugs for any reasons whatsoever.
- (iv). The CHPT takes a long time in refund Port, marine, container and other services dues. They have suggested that the Scale of Rates should provide payment of interest at appropriate rates on refund of excess Port / marine service dues from 30 days from the date of remittance of advance payment especially when all the service are rendered by the Port on pre-recovery basis.
- (v). The Scale of Rates should provide for waiver of extra Port charges for ships delayed due to strikes to mitigate the financial losses suffered by ship owners because of delay to their vessels for no fault of theirs.

- (vi). There is no justification for the Port to levy any extra charges for cold moves required by the Port.
- (vii). The proposal about prescribed norms is ambiguous and needs to be clearly quantified in the Scale of Rates in order to avoid any future dispute in the matter.
- (viii). The proposal to bring transshipment container into the ambit of dual levy system will be deterrent to the trade. This proposal need not be encouraged.
- (ix). There should not be any storage charges for LCL container as the delay in de-stuffing is beyond the control of the shipping lines.
- (x). In the proposed increase of 40% on container handling charges is not justifiable.
- (xi). The proposed 100% increase in charges for cranes and fork lift trucks is very much on the high side. They have suggested that the private operators should be encouraged and allowed to offer the services at competitive rates and work inside the Port which would increase productivity.
- (xii). There is no justification for 50% charges when ships use their own cranes.

The Chennai Steamer Agents' Association (CSAA):

With the merger of DLB, there will be changes in datum and again rationalisation will occur which will have prolonged improvement on efficiency and reduction in direct cost of port operation hence increase in port tariff is unjustified.

Tamil Nadu Electricity Board (TNEB):

The enhancement in port dues, berth hire, pilotage, etc will put TNEB in to heavy financial constraints. They have therefore, suggested that no enhancement may be made in the Scale of Rates.

The Hindustan Chamber of Commerce (HCC):

- (i). The increase is not warranted.
- (ii). The increase proposed is very steep.

M/s. Hauers Lines Pvt. Limited:

- (i). No distinction is made between vessels of various sizes for the purpose of port charges. They have suggested that as in the

case of berth hire which are based on the size of vessels, the port charges should be proportional to the size of the vessels.

- (ii). There should be concessional wharfage for coastal cargo. At present neither the Scale of Rates as it stands today nor the proposed revision makes any concession to coastal cargo whatsoever.
- (iii). The present proposal on cost plus basis is not justifiable. The Port's should also bother about efficiency and competition.
- (iv). Additional Berth hire levy is excessive, arbitrary, discriminatory and open to misuse. The courts have commented adversely against this levy. The proposed revision actually seeks to legitimise contempt of court by changing the nomenclature from 'addition berth hire' to 'penal berth hire'.

5. As regards alteration of the unit for berth hire charge from 24-hours to 8-hours, it has been stated by the CHPT that the charge is levied on a 'rate per day' basis to avoid congestion of berthing vessels; only such a levy of berth hire can make vessels vacate the berth without delay. Accordingly, the CHPT has requested for maintenance of status quo in this respect. Obviously, this request cannot be accepted. It has been the stated position of this Authority to introduce a change in this regard and, as recommended in the Guideline developed at the Chennai Workshop of February 1998 to move towards levy of berth hire charge on a hourly basis, adoption of an 8-hour unit coterminous with a 'shift' at the port was a proposition unanimously developed at the Chennai Workshop. It has already been formally adopted by the Mumbai Port Trust (MBPT) and the Tuticorin Port Trust (TPT). It has separately been decided by this Authority to extend this change for common adoption by all the other major Port Trusts. In the circumstance, there is no scope for us to entertain this request of the CHPT.

6. A joint hearing in the case was held at the CHPT. During the course of the joint hearing the following submissions were made:

SCI:

- (i). There is no scope for any increase in port dues because of exchange rate fluctuation.
- (ii). Coastal vessels being used for transshipment of foreign cargo are being charged at foreign rates. This needs to be looked into ships should not be required to pay for the cold moves.
- (iii). As regards penal / additional berth hire, some criteria may be prescribed with objectivity. Any absolute discretion given to Traffic Manager may lead to exploitation.

- (iv). The system of charging floating cranes is faulty e.g. lift on / lift off two charges are levied for one tariff.
- (v). There should be a time limit for billing by the Port as in the case of time limits for refunds.

INSA:

- (i). The rate for additional berth hire / overstayal is very high. No distinction is recognised for additional berth hire / overstayal for small vessels.
- (ii). To encourage coastal vessels , there is need to give some more concessions. These concessions should be given not only in wharfage but also in stevedoring as is being done by the Calcutta Port Trust.

M/s. Poompuhar Shipping Corporation:

- (i). In case ship's crane goes out of order while unloading the ship is shifted to anchorage. Still the Port is charging 50% berth hire which is not justifiable.
- (ii). Berth hire must stop when ship is ready to sail.

Custom House Agents Association:

- (i). The Port Trust should adopt a competitive approach for review of the charges. CHPT should reduce the charges.
- (ii). Use of private equipment is permitted but the users are asked to give a guarantee about not claiming any refund for non use of Port equipment. This is an unfair practice and must be stopped.

M/s. Indian Oil Corporation:

- (i). Berth hire must stop when the ship gives signal to sail.
- (ii). In the case of transshipment operation, 50% charges are levied on the daughter vessel when its comes into the CHPT.

MMTC:

- (i). In the case of iron ore mechanical loading, the loading rate is the same. However, the Port is levying double charges. This is not justifiable.
- (ii). There is no justification for any increase in the cargo-related charges as iron ore trade is in recession.

- (iii). In the case of vessel-related charges, the infrastructure is the same. As such, there is no justification for increasing the charges. The CHPT may introduce efficiency-linked tariff as in the case of the Mormugao Port Trust.
- (iv). Iron ore berth is also being used by other vessels. At times iron ore vessels are made to wait which needs to be looked into.
- (v). The MOHP is fully depreciated. As such, there is no justification even for the current tariff. On the other hand, the CHPT is talking of increasing it.

Shri N. Thondan (Trustee):

- (i). There is need to revise tariff at regular intervals as the last revision took place in 1991.
- (ii). Users have been giving objectionable publicity. Port operators and users have to go step by step.

Southern India Chamber of Commerce & Industry:

- (i). There is no justification for charging Rs.10 /- PMT on coal clearing charges. As regards rail borne traffic there is no justification for any hike. On the other hand, action must be taken to curtail the delays.
- (ii). Berth reservation charges have been unilaterally raised to 50% from the existing 25% without the approval of the Authority. This must be quashed.

CSAA:

- (i). There is no scope for any increase in vessel-related charges because of exchange rate fluctuations.
- (ii). With the merger of DLB with the CHPT, 'datum' levels must also change.
- (iii). Shipping lines cannot offer any increase because of restrain.

TNEB:

- (i). 100% increase in lease rent is not justifiable. As regards increase in vessel-related charges and cargo-related charges, they agree with the views of other users.

HCCI:

- (i). Even without revision from 1991-98, the Port profits have gone up from Rs.70 crores to Rs.100 crores. As such there is no justification for any increase. The wharfage on container comes to Rs.43/- per tonne. This is too high. This may be left for the time limit to counter competition from TPT.
- (ii). In the case of ship cargo working labour gangs are given by the Ports. Once a signal is given, the signal station can alert the Port not to supply labour. In other words, it is easy to check fraudulent signals.
- (iii). There should be a clear system of certifying what is VRC and what is CRC so that there is clear apportionment of the charges between the Shipping agents and the Stevedores.

7. In response, the CHPT has made the following observations:

- (i). It has to be remembered that the Port is a public Trust and has to be financially self-reliant. It has also to provide for renewal, development, etc.
- (ii). Factors like economic recession, etc., are not relevant and the CHPT cannot subsidise others' business.
- (iii). The Port Chairman holds regular meetings with port users. Traffic Manager holds Task Force meetings. For container berth, special meetings are held.
- (iv). The Port has adopted the TAMP's definition of 'coastal' and 'foreign-going' vessels in their present proposal.
- (v). The Port has had to reckon substantially with the principle of cross-subsidisation.
- (vi). Additional berth hire is not levied in each and every case; it is levied only in cases where conditions are fulfilled.
- (vii). The ships take only one or two gangs and do not operate full capacity. This leads to unnecessary delay.

8. After discussion it was decided that the CHPT would give details about Rs.10/- PMT on coal washing charges. They would also explain as to how they revised berth reservation charges unilaterally from 25% to 50%.

9. After the joint hearing further comments were received as follows:

The Chennai Custom House Agents' Association:

- (i). On the actual / optimum requirement of work force, study by an Expert Committee should be undertaken to contain expenditure salary and wages.
- (ii). The Port should have taken steps for thinning down the work force to desired / optimum level. As such, any upward revision for the reasons of VDA etc., is not justifiable.
- (iii). With proper maintenance / replacement, direct expenditure could be kept under control. Periodical and timely replacement of old equipment would have helped to drastically cut down maintenance cost and avail depreciation benefit. Having failed to control, the Port should not look to users for compensation.
- (iv). The proposed wage increase is well within the limits of operational surplus of Rs.168.16 crores. The expenditure on account of payment of increased pension can be met out from retained surplus.
- (v). In the case of warehousing, as against the capital value of Rs.1.79 crores the yield by way of receipts is Rs.7.53 crores with a surplus of Rs.2.60 crores. As such, the revision for Warehousing is not justifiable.
- (vi). The Port should consider the possibility of cutting down Direct Expenditure, Management and General Expenses, and Financial and Miscellaneous expenses to present a better balance sheet.
- (vii). It is not only the wrong time but a negative approach on the part of the Port for any increase in tariff.
- (viii). The Port should come out with a clear vision to attract traffic even by reduction of tariff. Port should also not look to the users to cover the escalating expenditure.

MMTC:

- (i). The ore handling plant at Chennai Port is more than 21 years old and the entire original investment has been fully recovered through depreciation. The present tariff for iron ore loading can well take care of the operating expenses and generate surplus to the Port as per the norms fixed by Major Ports Commission.
- (ii). Chennai Port's net surplus is 20.83% as against 12% recommended by the Major Ports Commission.
- (iii). In the depressed global market conditions for export of iron ore to maintain a volume of over 4 million tonnes a volume discount may

be introduced. Similarly the port charges may be linked to the size of vessel handled viz. separate rates for Panamax and Capesize vessels as is prevailing at the Visakhapatnam Port.

- (iv). As the entire ore loading operations are carried out mechanically by the Chennai Port, MMTC is prepared to share despatch / demurrage with the Port in an agreed ratio so that as users the MMTC will not be burdened with the inefficiency of the Port Trust arising out of mandays lost.
- (v). If Chennai Port charges for Iron ore is increase as proposed, Chennai Port charges would be the highest in India compared to Mormugao, Paradip and Visakhapatnam.
- (vi). Vessel-related charges denominated in US \$ in the last revision has ensured substantial revenue to the Port on account of exchange fluctuations after 1991 and, therefore, there is no justification to increase the same as brought out in the meeting held in Chennai on 6 September 99. Further in the present international scenario of global recession in steel industry, due to decline in steel production, decline in finished product prices and the consequent reduction in iron ore prices to the extent of 11%, their traditional buyers may be compelled to switch over to competitors i.e. Australia and Brazil if port charges in Chennai Port are increased as proposed. This is bound to reduce the quantum of iron ore export from Chennai Port which will affect the Port revenue drastically.
- (vii). The present port charges in Brazil is 35 cents (Rs.15.24) as against Chennai Port's Rs.46.60 per metric tonne. The present Chennai charges are already 206% higher and the increase proposed will render it higher by 476% which will make their export operations from Chennai Port totally uneconomical. The average time for loading a capesize vessel taken by Chennai Port is 3 – 3.5 days whereas in Brazil the time taken is 1 – 1.5 days. The average loading rate achieved at Chennai per day is 50,000 tonnes as against 1,60,000 tonnes in Brazil. Taking into account the loading rate achieved and ship loading time, their operations at Chennai Port even at the current rates are uneconomical. Thus any upward revision in the Port charges at Chennai will ruin Iron Ore export from Chennai Port.
- (viii). Iron Ore berth is sometimes used by the Port Trust for accommodating non-Iron Ore vessels also. They request TAMP that in this regard suitable credit has to be given in the costing for Iron Ore operations so that the burden is not borne exclusively by Iron ore.

TNEB:

The increase in port charges in respect of coal will result in heavy financial commitment to the TNEB. They have, therefore, requested that the present charges may be maintained.

HCC:

- (i). There should be a ceiling on the time limit for the Port to raise its bill.
- (ii). Idle gang charges claimed by the Port should stop as no vessel normally likes to idle at berth and not to after indenting for a gang.
- (iii). The proposal for increase in container related charges may be deferred to see the ground realities with reference to operation of PSA berth in Tuticorin and react to the market situation after one year. They have apprehended that any increase in container related charges might divert the traffic to other Ports.

SCI:

- (i). A clear-cut procedure for filing refund claims along with list of documents to be enclosed may be prescribed.
- (ii). A time limit may be fixed within which the CHPT will have to raise the bills otherwise the claims / charges levied by the CHPT should be invalid. Moreover the Port Trust should not debit the accounts of the operators maintained with the Port without submitting proper bills.
- (iii). The provision in book – I Chapter –V of Scale – D in the CHPT Scale of Rates regarding idle time charges gives room for lot of misinterpretation or rather interpretation which is advantageous to the Port. There is a need for looking into this problem.
- (iv). The cost of damage to the Port properties required to be borne by the users is high and needs to be regulated.
- (v). The levy of 50% charges when vessel is at the mooring is on the high side. This needs to be looked into.
- (vi). The present Scale of Rates does not provide for any redressal facilities. An independent cell which can look into matters of dispute between the Port and the port users may be established.

10. With reference to the totality of information collected during the proceedings of this case, and based on a collective application of mind, the relevant issues are analysed as follows:

- (i). The CHPT deserves to be complimented for making a comprehensive proposal in a systematic manner. Although there have been gaps in the presentation of information, the CHPT has made arduous efforts to compile a good deal of information. What is significant is that an attempt has been made to develop cost-centrewise data. In the absence of professional staff support, it has not been possible for this Authority to go in for a detailed verification of such data everywhere. Consequently, the Authority had been inclined towards endorsing overall increases in tariffs. In this case, however, because of the CHPT's keenness to itemise the revisions, with the help of our Consultant, we have been able to do that even if only by accepting without verification the data provided. In doing this, we have also recognised the fact that such itemisation of tariff revisions will ensure better adherence to the principle of *quid pro quo*.
- (ii). The CHPT was earlier inclined to involve in this estimation the implications of its investments in the Ennore Port Project. In our communication to them based on our preliminary scrutiny, as also in our statements at the joint hearing, we had made it categorically clear that investments in the Ennore Port Project would be totally irrelevant to the calculations in this proposal. The CHPT has now confirmed its acceptance of this position and exclusion accordingly of all Ennore-related expenditure from the calculations.
- (iii). The projection relating to traffic increase does not contain actual estimations. There is only a 5%-7% *ad hoc* increase. But, (even) the *ad hoc* projection tallies with past trends, especially with reference to the emergence of the PSA SICAL Terminal at the Tuticorin Port. The projection can, therefore, be said to provide an acceptable basis for our analysis.
- (iv). The projection of revenue increases is based on the projection of traffic increases. As such, it is acceptable.
- (v).
 - (a). In the income projection, in respect of vessel-related charges, exchange rate fluctuation does not appear to have been reckoned with. This was pointed out at the time of the joint hearing. But, the CHPT has not been able to make the necessary changes. That being so, we have ourselves had to incorporate this element.
 - (b). Going by the recent trend, and erring (possibly) on the liberal side, the exchange rate fluctuations per annum can be said to be of the order of 3%.
- (vi). In the income projections, the CHPT has not included 'Financial and Miscellaneous Income (excluding Interest)'. In the normal course, this item is not of a substantial magnitude. But, in this

case, for some reason, it is of the order of Rs.9 crores per annum; and, cannot, therefore, be ignored. We have, therefore, had to add it accordingly.

- (vii). (a). In the expenditure projection, the increase estimated appears to be too high. This is mainly due to a wage increase (with effect from 1 January 1997) assumed @ 25%. On this basis, the CHPT has reckoned with Rs.65 crores towards arrears and Rs.36 crores towards prospectively for the next three years.
- (b). It has been the approach of this Authority to build the (prospective) wage-increase implication into annual escalation factor. Separate sums (e.g. Rs.36 crores provision in this context) have not been allowed for such estimates. In fact, the Authority had earlier been reckoning only with an annual escalation factor of 6%. But, consequent upon the representations made by the TPT, this was increased to 10% especially because of the heavy wage burdens to accrue from wage revisions. We have adopted a similar approach in this case too.
- (c). The 10% escalation factor will be sufficient to absorb fully the burden prospectively. It has to be recognised in this context that 25% increase cited is (still) only an assumption; it may be less than that. And, the CHPT has also not taken into account the 'efficiency increase' aspect. As is known, the Government does stipulate an annual figure in this regard in their MOUs with the Port Trusts. [The Authority has also been thinking of adopting this figure whenever it is decided to introduce the 'CPI minus X' formula for tariff fixation.] This apart, in the wage negotiations, the Port Trusts have been insisting upon an agreement about effecting improvements in the levels of performance. If such efficiency increases are also taken into account, the wage burden will further decrease making it possible for the 10% annual escalation factor to more than bridge any gap in the provision.
- (d). As regards the Rs.65 crore provision for arrears, it has been the stated position of the Authority not to allow such entries in the tariff revision estimates. The logic has been that, just for the sake of clearing a one-time debit, such an entry will create a permanent burden on tariff estimates. This has been the approach adopted consistently by us on this issue so far.
- (viii). While formulating the proposal, the CHPT has assumed an 18% return on capital employed. This has obviously been on the basis of 12% towards interest, 3% towards contribution to the Renewal

Fund, and 3% towards contribution to the Development Fund. But, in the context of a PPT case, the Government had clarified that it had raised its rate of interest (on loans to Port Trusts) to 14%. Accordingly, we have been allowing a rate of return of 20% (14+3+3). This point was clarified at the joint hearing. This notwithstanding, the CHPT has not cared to revise its proposal of an 18% return on capital employed. Nevertheless, we have decided to allow a 20% return for being consistent in our approach in this regard.

- (ix). As will be evident from the foregoing analysis, five fundamental changes have been introduced in the calculations:
- (a). Incorporation of the implications of exchange rate fluctuations in income projections.
 - (b). Removal of Rs.65 crore provision for 'arrears' of wages.
 - (c). Removal of the Rs.36 crore provision for meeting the prospective wage burden on account of wage revision.
 - (d). Provision of a 10% annual escalation factor which will absorb also all wage liabilities prospectively.
 - (e). Adding the 'Financial and Miscellaneous Income (excluding Interest)' to the income estimation.

The Financial Statement has been reworked on this basis. A copy of this Statement is attached as **Annex – I** to this Order. As can be seen from this Statement, there is an overall deficit (in all the three years in reference) ranging from 16.15% to 21.13%. The average of the deficit figures for the three years works out to 18.62%. But, since the year 1999-2000 is virtually over, it will be reasonable to look at the figures only in respect of years 2000-01 and 2001-02. If this is done, then, the average will shift to 19.85%. Taking this deficit into account, we have decided to approve revision of tariffs subject to an overall ceiling of 20% increase in revenues.

- (x). Within the overall ceiling indicated above, after taking into account the views of the CHPT about apportionment of the increases, the following break down has been decided upon:-

(a). **Estate Rental:**

An increase of 100%, as proposed by the CHPT, is approved in Estate Rentals (Licence Fee for allotment of space in operational areas and for pipelines passing through the CHPT premises under 'way leave

agreements') taking note particularly of the fact that no user had objected to it at the joint hearing.

(b). Railway Charges:

(ba) Railway Charges do not fall within the jurisdiction of the Authority. Accordingly, the proposed 100% increase in Railway Charges is accepted for the purpose of revenue estimations.

(bb). Likewise, the supplementary Railway Charge through a levy called 'Special Port Service Charge on Rail-borne Cargo' is also accepted at face value for the purpose of revenue estimation. This Authority does not have the jurisdiction to approve or disapprove Railway or Railway-related Charges.

(c). Vessel-related charges:

The vessel-related charges consist of Berth Hire, Port Due, and Pilotage/Towage. The CHPT follows the practice of allocating the dredging cost more on Pilotage and (much) less on Port Due. If the dredging cost is properly allocated, the surplus/deficit position indicated by the CHPT will alter. If the altered position is reckoned with, there can be a uniform increase in all the three items. With reference to the data available, and bearing in mind the built-in cushion available because of denomination of these tariffs in dollar terms, an increase of 5% has been found to be reasonable.

(d). Cargo-related charges:

Within the overall ceiling of 20% increase estimated, after reckoning with the increase as described above in the other three component cost-centres, an increase of 15% for cargo-related charges has been found to be reasonable.

The cargo-related charges have nine main items. Bearing in mind the 15% ceiling on increase for this composite cost-centre, and taking into account the itemisation proposed by the CHPT, the apportionment between the nine main items is decided as follows:

<u>Item</u>	<u>%age</u>
(da) General Cargo	18%
(db) Cranage/FLT	100%
(dc) Floating Crane 'Vaigai'	50%

(dd)	Warehousing	...	50%
(de)	Handling of Iron Ore	...	40%
(df)	Handling of POL.	...	NIL%
(dg)	Handling of Containers	..	NIL%
(dh)	Water Supply	..	100%
(di)	Salvage and Divers	...	10%

No increase in POL Handling charges and Container Handling charges is approved because these activities indicate a substantial surplus situation. It has also to be recognised in this context that the PSA SICAL has adopted the existing CHPT tariff for container-handling without any increase at all. There can, therefore, be no reason why the CHPT also cannot continue with the existing rate especially in the backdrop of a 'large surplus' position in respect of this entry.

11. The other major issues relevant to this case are discussed below:

- (i). (a). Since Coal Handling, like Iron Ore Handling, is a major item of activity at the CHPT, the port was requested to work out a separate cost-centre and income statement for Coal so that the tariff for this cargo could be prescribed and justified separately. Although the CHPT had assured to send this information, it was not received. We have, therefore, been compelled to continue to club this with 'General Cargo'.
- (b). It is relevant here to highlight the fact that a few years ago, the CHPT had introduced a Rs.10/- PMT 'washing' charge for Coal. At the time of the joint hearing, it was clarified by the CHPT that this did not have the sanction of the Government; the charge was introduced with the approval of the Board of Trustees. That being so, the proposal of the CHPT now to merge this 'washing' charge with the wharfage cannot (straightaway) be accepted. The increase of 18% proposed can only apply to the existing wharfage charge of Rs.11/- PMT.
- (c). As regards the Rs.10/- PMT 'washing' charge, it may not be possible for the Authority just now to approve it; it can only recognise that the charge is being levied as approved by the Board of Trustees. The CHPT has to be called upon to establish the justification for and the reasonableness of the 'washing' charge. The Authority's approval for the charges, and its consequential merger with the wharfage charge can be considered only thereafter.

- (ii). (a). As regards 'water supply', a point of fundamental significance has emerged about merging the 'infrastructure' aspect of this activity with the 'infrastructure' relating to Berth hire. The idea is that the water supply infrastructure has been laid for the benefit of all ships and not just for those who do take water supply. In other words, every vessel calling at the port is a potential beneficiary of the water supply infrastructure. That being so, it will be more rational to add this infrastructure component to water supply to berth hire; and, collect only the cost of water plus the operational charges from those who do take water.
- (b). Although the CHPT has assured to provide a clarification on the issue of revision of water charges, it was not received. In the event, it has not been possible to probe this issue further. Be that as it may, as earlier stated, this is an issue of fundamental significance commonly for all the major ports. The Authority will, therefore, like to pursue this proposition separately for refining tariff fixation in respect of 'water supply'.
- (iii). (a). As regards berth hire, the decision of this Authority to reduce the unit from 24-hours to 8-hours has already been recorded in paragraph (5) above.
- (b). On the subject of berth hire, we have separately also passed orders on some other relevant issues for common adoption by all the major Port Trusts. The pith and substance of this Order is extracted below for ready reference and reiteration in the context of the CHPT:
- (ba). *There shall be a time limit beyond which berth hire shall not apply; berth hire shall stop four hours after the time of vessel signalling readiness to sail.*
- (bb). *There shall be a 'penal berth hire' equal to one day's berth hire charge for a false signal.*
- (iv). (a). The CHPT has a provision for levying an Additional Berth Hire. This is intended to discourage vessels from occupying berths unnecessarily. The CHPT has sought to retain this provision on the strength of its approval by the Government some time ago. But, it came to light, at the time of the joint hearing, that the High Court of Madras had declared this levy to be illegal. The CHPT's action to include this levy in the current proposal has possibly been for getting it ratified by this Authority. It has to be recognised in this context that we cannot ratify a levy that has been declared to be illegal by a Court of Law.

Therefore, we can neither approve nor disapprove the proposal. We will only require the CHPT to implement the Court orders on the subject.

- (b). Incidentally, the 'penal berth hire' cited in (iii)(b)(bb) above is intended precisely for the purpose of discouraging vessels from occupying berths unnecessarily. That being so, it may not be necessary at all for the CHPT to continue with the earlier provision relating to an 'Additional Berth Hire'.
- (c). The substitution of the Additional Berth Hire by the Penal Berth Hire will also automatically remove the objections relating to (alleged) arbitrary levy of this charge by the Traffic Manager or the Deputy Conservator.
- (d). The substitution described above will automatically remove also the objection relating to lack of distinction between small and big vessels for this purpose. The logic of the 'penal' provision is that the errant vessel is blocking an asset which can earn more.
- (v). Responding, at the joint hearing, to our comment about stoppage of berth hire from the time a vessel signals its readiness to move, the Indian Oil Corporation (IOC) has raised a problem about a vessel not being able to send such a signal unless the 'loading arm' is disconnected by the port. This is indeed a genuine problem which, in certain circumstances, can (even) nullify the provision proposed in point (iii) above. But, as the CHPT has stated, "It is an operational hitch which can be locally settled". We will like to leave it as such to be locally settled between the CHPT and the IOC. But, we will also like to set a time limit of three months for such 'local settlements'. In case the CHPT fails to (or, refuses to) so settle the issue, the IOC will be allowed to approach the Authority for a settlement.
- (vi). The CHPT has a provision for levy of 'Berth Reservation Charge'. The charge is @ 25% of the applicable berth hire. This was introduced in line with an advice given by the Government some years ago. This is the first time that this item is coming to our knowledge. It has not been possible for us, as a part of the proceedings of this case, to go into the details of this concept. We may also have to go into the Government Order on the subject. Accordingly, we reserve this item for separate scrutiny.

Keeping in mind the financial interests of the CHPT, however, this levy is allowed to stay for the time being. But, there will be no change of rate in this case. It will continue to be @ 25% of the applicable berth hire. The 5% increase approved in this case will apply only to the berth hire charge and not to the berth reservation charge.

- (vii). (a). There has been some confusion about levy of charges for 'cold moves' of vessels. The CHPT is reported to be charging for such moves also. Some of the users have strongly objected to this levy as being unwarranted and unjustifiable. It does seem logical to exclude 'cold moves' from such levies. The Authority had passed an order on this subject some time ago in the context of the Mormugao Port Trust (MOPT). The relevant portions of that order are extracted below for ready reference:

"(aa) For shifting a vessel from stream to berth or from berth to stream or change of berths or anchorages, separate charges are leviable. The shifting charges shall be levied on all acts of shiftings which exclude the inward and outward movements connected with the pilotage and additional two acts of shiftings."

"(bb) Any operation as above performed for the convenience of port shall not be charged."

Port convenience is defined to mean of the following:

(). If a working cargo vessel at berth or any vessel including transhippers at anchorage / mooring buoys is shifted / inberthed for undertaking work / hydrographic survey work or for allotting a berth for the dredger or for attending to repairs to berths, maintenance and such other similar works whereby shifting is necessitated, such shifting shall be considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE". The shifting made to reposition such shifted vessel is also considered as "SHIFTING FOR PORT CONVENIENCE".*

*(**). If a working cargo vessel is shifted from berth to accommodate, on ousting priority, vessels which are exempted from bearing shifting charges, such shifting shall be treated as PORT CONVENIENCE.*

*(***). Any other shifting as decided by the Chairman/ MPT may be treated as PORT CONVENIENCE."*

"(cc) In case of transhippers, however, all acts of shifting are chargeable."

“(dd) Whenever a vessel is shifted from berth to accommodate another vessel on ousting priority, the vessel shifted is exempted from the payment of shifting charges since the same is paid by the vessel enjoying the ousting priority or the shifting is treated as for PORT CONVENIENCE when the priority vessel is exempted from payment of such charges. However, this benefit will not be applicable in the following cases:

() Non-cargo vessels which in any case have to vacate the berth when cargo vessels arrive.*

*(**) Vessels using the berth exclusively for . overside loading / discharge.*

*(***) Vessels which are idling at berth without doing any cargo handling operations.”*

(b). We prescribe this MOPT formulation for adoption at the CHPT also.

(viii). There is an objection from the side of the users about levy of charges relating to the ‘Floating Crane’. This very point has been canvassed by the Tamil Chamber of Commerce and Industry in another case relating to the CHPT. Since the issue is being decided in that case shortly, it has not been taken up for consideration in this case.

(ix). There has been some confusion at the CHPT about use of private equipment and payment for port equipment. Some users have complained that, even after permitting use of private equipment, the CHPT does not allow users to file claims for refunds. It will not be necessary for us to go afresh into this problem. In two recent cases relating to the CHPT itself, this issue has specifically been addressed and decided. We will only refer here to our earlier orders on this point.

(x). As regards ‘Storage Charges for Hazardous Cargo’, there has been an order of a Court of Law. The CHPT has incorporated it in the present proposal for approval by this Authority. Obviously, this Authority cannot sit in judgement over orders/judgements of Courts of Law. The CHPT is, therefore, advised to follow the Court order.

(xi). The CHPT has a tariff provision relating to ‘overloading’ as described in Book I – Chapter XI – Note 7 – Para ‘G’ of its Scale of Rates. There seems to be some mix up here between ‘overloading’ and ‘overstayal’. That being so, what is required is only a rewording of the relevant provision. Bearing in mind the

problem as represented to us, the following reformulation is approved for adoption by the CHPT:

“Any overstayal caused by such overloading will necessitate offloading of some cargo; and, consequently, will attract berth hire charge at the penal rate with retrospective effect, i.e., from the time of the vessel’s signal conveying its readiness to sail.”

- (xii). There has been some discussion about the validity period for the revised tariffs. As is known, the Government had earlier prescribed a 3-year validity cycle. The Authority had reduced it to a 2-year cycle as a preparatory step for going down finally to an annual cycle. This was the consensus emerging from the Chennai Workshop (February 98) also. The Authority has consistently been following this 2-year validity cycle. Until all concerned are ready to move towards an annual cycle, therefore, we will continue to persist with the 2-year cycle.
- (xiii). In the context of tariff revisions in other ports, we have been passing orders to introduce a number of other changes as listed below:
 - (a). There will be no separate wharfage on shut out cargo.
 - (b). There will be no additional levy on deck cargo.
 - (c). The Port will soon formulate appropriate proposals for introducing volume discounts in tariffs for bulk operators for performances above the minimum guaranteed levels.
 - (d). For purposes of billing, rounding off will be to the nearest rupee on the grand total of each bill.
 - (e). There shall be no shifting charge for shifting of containers due to reasons not attributable to users.
 - (f). For purposes of calculation of free time, Sundays, Customs notified holidays, and port non-operating days shall be excluded.
 - (h). Categorisation of unclassified cargo as hazardous will be done strictly in accordance with the IMDG Code.

We prescribe these principles – which we wish to describe as ‘good practices’ -- for adoption at the CHPT also.

- (xiv). We had passed an Order some time ago about the definition of ‘coastal’ and ‘foreign-going’ vessels. It has been confirmed by

the CHPT that the definitions given by the Authority have been adopted.

- (xv). We had already passed specific Orders relating to the CHPT in some of the cases recently decided. The CHPT is directed to introduce appropriate amendments accordingly in its Scale of Rates. The relevant details are as follows:
- (a). Prescribing a maximum time limit of two months for levy of storage charges for abandoned FCL containers / shipper owned container and 'other than shipper owned container'.
 - (b). Derrick Charges on packages weighing more than 20 Tonnes.
 - (c). Levy of penal interest on delayed payment by the users as well as on delayed refund by the Port Trusts for common adoption by all the major ports.

12. The CHPT has also proposed amendments / clarifications on certain items in their existing Scale of Rates and inclusion of some conditions and clarifications in the Scale of Rates.

12.1.1. The following amendments to the existing Scale of Rates are approved, as proposed by the CHPT:

- (a). Note (7) Advalorem Levy under SCALE – A -- GENERAL in BOOK - I; CHAPTER – II is amended as follows:

"The percentage rate of 'Advalorem' unit for break bulk cargo shall be as follows:

Goods imported: - The percentage levy shall be on C.I.F. value as assessed by Customs for Import goods.

Goods exported: - The percentage levy shall be on F.O.B. value as assessed by Customs for Export goods."

- (b). Item No. 9 of SCALE - E in BOOK – I; CHAPTER – II is amended as follows:

"Cargo / Containers (empty or loaded) not manifested for transshipment but merely transferred from one hatch to another of the same vessel without being landed on the quay or on the barge / lighter".

- (c). Note under Item No. 22; 20 – Special Services in BOOK - I; CHAPTER – II A; SCALE – A is amended as follows:

"Separate charges will be levied for use of other Trust's equipment, if any. If the unmanifested Containers Import / Export, Empty / loaded landed and moved from the vessel to the Container Parking yard and subsequently moved and exported will attract movement charges as applicable to ordinary containers provided under Scale-A in addition to the wharfage on Containers and Containerised Cargo".

- (d). Sub para 2 of Item No. II on 2 - Loaded Containers – Imports in BOOK - I; CHAPTER – II A; SCALE – B is amended as follows:

"From the date following the date of landing to the date prior to the date of destuffing of the imports or to the date of removal from the Trust as Unit load".

- (e). After Note (II) under Transshipment Containers in BOOK - I; CHAPTER – II A; SCALE – C, the following note is added:

"Note (iii) – ICD Containers removed after 30 days from the Trust premises the storage charges on containers and the additional storage charges for cargo shall be recovered as per the rate provided under Scale B 2 Loaded Containers and under Scale D, Imports respectively".

- (f). SCALE - H in BOOK - I; CHAPTER – II on charges towards operation and maintenance of the medium speed mechanical bulk fertiliser handling facilities at S.Q.I. is deleted, as the facility was dismantled.

- (g). The following note is added after note (i) under SCALE – C on Transshipment Containers in BOOK - I; CHAPTER – II A:

"(i) (a) -- Transshipment containers (loaded) shipped after the expiry of free period of 30 days shall attract additional storage charges for cargo Containerised as per the rate provided under 3rd and 4th slab rate under scale – D 1(a) Imports of CHAPTER – II A.

- (h). Column 2 of the heading of SCALE – D in BOOK - I; CHAPTER – II A is amended as follows:

"Rate of storage charges per day or part thereof on per tonne or part thereof".

- (i). Item No. 9 on Grab (irrespective of the capacity) fitted to the shore crane in SQI figuring under category II of the SCALE – D in BOOK - I; CHAPTER – IX is deleted.

- (j). Note (1) under SCALE – P in BOOK - I; CHAPTER – IX is amended as follows:

"The above charges are compulsory for every ship berthed at the Quays where Telephone facility is provided".

- (k). Item No. 3 under Berth Hire Charges in BOOK - I; CHAPTER - XI is amended as under:

"Hire of Grabs, (fitted to Shore Cranes) whenever hired for handling bulk cargo of Vessels loading and unloading work at the rates, as provided under Category II (such as Nos. 7 & 8) Scale D of Chapter IX Book I of the Board's Scale of Rates".

- (l). Para 1 under Clause (6) Refunds : (a) Conditions in BOOK - II; CHAPTER - I is amended as follows:

"Refunds : (a) Conditions : No person shall be entitled to a refund of an overcharge unless his claim to the refund has been preferred in writing by him or in his behalf to the Board within six calendar months "from the date of last payment" of such dues. In respect of containers, the criteria for refund is "from the date of bill" in which overcharge is made".

- (m). Item No. 2(iv) under Paragraph No. 3 of Appendix II in BOOK - III is deleted.

12.1.2. Subject to a specific understanding that the rates prior to 6 July 1994 will be applied (by the CHPT), pending the Madras High Court decision on WP NO. 11747 / 94 filed by the Madras Steamer Agents Association on the revised Container Storage Charges, inclusion of the following provision after Note 4 (a) under Item No. 2; SCALE - B in BOOK - I; CHAPTER - II A is approved, as proposed by the CHPT:

"Note : 5 The Storage Charges for containers loaded with Hazardous Cargo shall be recovered as per the 3 rd slab under Scale - B - 2 - Loaded Containers".

12.1.3. It has been proposed by the Port to revise the minimum payment on account of demurrage on Imports or Exports from Rs. 20/- to Rs. 25/- on any one consignment and to apply that minimum payment on each occasion. Eventhough, the revision of general cargo charges approved is 18%, the proposal is approved as a reasonable rounding off of the figure. Accordingly, item (f) in BOOK - I; CHAPTER - I is amended as follows:

"The minimum payment on account of demurrage on Imports or Exports is Rs. 25/- on any one consignment on each occasion".

12.2.1. The CHPT has proposed to increase the aggregate minimum amount of all charges payable on any one consignment from Rs. 50/- to Rs. 75/-. In view of the overall increase of 20% on tariffs allowed by the Authority,

this minimum amount is approved to be Rs. 60/-. Accordingly, item (e) in BOOK – I; CHAPTER – I is amended as follows:

“The aggregate of all charges (including demurrage) payable on any one consignment shall be subject to a minimum of Rs. 60/-. Further, the charges payable under each item of levy shall also be rounded off to the nearest rupee on applications, bills, etc. claimed by the Trust under the Scale of Rates”.

12.2.2. The CHPT has sought the approval of the Authority to treat any fraction in gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item as one unit, except where otherwise specified. Since this proposal is not in line with the general procedure followed elsewhere, it is not agreed to. Strictly speaking, according to accepted practice, fractions less than 0.50 are to be ignored while rounding off. But, since in CHPT, there has been a system in vogue of taking fractions upto 0.50, as 0.50, it is allowed to be continued. However, item (d) in BOOK – I; CHAPTER – I, is amended as below based on the general practice of rounding off:

“In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above be treated as one unit, except where otherwise specified”.

12.2.3. In view of the Authority's observations on Additional Berth Hire Charges as narrated in paragraphs 11(iv) above, the proposal of the CHPT to amend Note 6 & 7 under Para G of Book – I; CHAPTER – XI is not agreed to.

12.3. The proposed amendments to Appendix – II of BOOK – III relating to cold moves of vessels anywhere in Port are not approved. As suggested by the Authority in para 11 (vii) above, CHPT is advised to reformulate the proposal in this regard following the MOPT formulation cited.

12.4. The CHPT has proposed to amend the existing Item No. 13 Clause (b) under SCALE – A – IMPORTS – ‘Free days’ in BOOK – I; CHAPTER – IV. The Authority has already passed an Order on 13 April 99 in Case No. TAMP/98-CHPT amending the conditions relating to free days on goods detained by the Customs under Scales – A&B in BOOK – I, CHAPTER – IV of the Scale of Rates of the CHPT. The CHPT is directed to amend their Scale of Rates in terms of the said Order.

12.5. The Port has proposed to amend Clause 4 under Schedule II of Appendix – I in BOOK – III relating to levy of port dues on vessels entering the port but do not discharge or take in any cargo or passengers therein. The Authority has already passed an Order on 4 February 2000 in Case No. TAMP/9/2000 – Genl. prescribing the Port Dues to be levied under Section 50 A and Section 50 B of the MPT Act, 1963 for common adoption by all the Major

Ports. The CHPT is directed to introduce appropriate changes in their Scale of Rates in terms of the said Order.

13.1. Although we have dealt with some of the more important conditionalities governing application of the rates prescribed, it has to be admitted that we have not really made a thoroughgoing scrutiny of all the conditionalities, in the CHPT Scale of Rates, to examine their relevance, justification, internal consistency, simplicity, etc. This we have not been able to do because of the sheer volume of it all. Nevertheless, we realise we have to do it at some stage if we really have to simplify and rationalise the Scale of Rates. Accordingly, we reserve our right to take up at a later date the CHPT Scale of Rates for a detailed scrutiny in respect of its conditionalities.

13.2. In this connection, we request both the CHPT and its users to give us the benefit of their views/comments, suggestions, and recommendations for a critical review/analysis of the conditionalities.

13.3. Without waiting for the scrutiny/analysis described above, the CHPT is required to formulate appropriate amendments to the Scale of Rates (including its conditionalities) in respect of the decisions given in this Order.

14. The decisions given in this Order pertaining to vessel-related charges will come into force after expiry of thirty days from the date of publication of this Order in the Gazette of India. All the other decisions will come into effect immediately after publication of this Order in the Gazette of India.

S. SATHYAM, Chairman
[Adv1.3/4/Ext1/143/2000]

Annex - I

CHENNAI PORT TRUST
FINANCIAL STATEMENTS SHOWING DEFICIT
Actuals for 1997- 98 & 1998-99 and Estimates for 1999-2000 to 2001-02

(RS. IN CRORES)

PARTICULARS	1997-98	1998-99	1999-2000	2000-01	2001-02
Traffic in Million Tonnes	35.53	35.20	36.88	37.09	39.33
1. OPERATING INCOME					
CARGO HANDLING & STORAGE	117.91	117.86	124.19	130.40	136.92
PORT & DOCK CHARGES	79.13	88.29	93.02	97.67	102.55
RAILWAY EARNINGS	28.87	30.16	31.78	33.37	35.04
ESTATE RENTALS	3.81	3.38	3.56	3.74	3.92
CONTAINER HANDLING	71.63	74.45	78.45	82.37	86.50
INCREASE DUE TO FOREIGN EXCHANGE RATE VARIATION	-	-	3.31	6.95	10.95
TOTAL - I	301.35	314.14	334.31	354.50	375.88
2. OPERATING EXPENDITURE					
CARGO HANDLING & STORAGE	53.48	57.83	63.61	69.97	76.97
PORT & DOCK FACILITIES	39.94	42.84	47.12	51.83	57.01
RAILWAY WORKINGS	15.26	17.01	18.71	20.58	22.64
ESTATE RENTALS	2.32	2.76	3.04	3.34	3.67
CONTAINER HANDLING	23.75	26.70	29.37	32.31	35.54
MANAGEMENT & GEN. ADMN	64.73	72.22	79.44	87.38	96.12
TOTAL - II	199.48	219.36	241.29	265.41	291.95
3. OPERATING SURPLUS (I-II)	101.87	94.78	93.02	89.09	83.93
4. FINANCE & MISC. INCOME (EXCL. INT)	10.23	8.37	9.00	9.00	9.00
5. FINANCE & MISC. EXPR (EXCL. INT. ON LOANS)	57.85	48.68	75.45	79.35	83.54
6. NET SURPLUS (3+4-5)	54.25	54.47	26.57	18.74	9.39
7. CAPITAL EMPLOYED (EXCL. CASH BALANCES)	360.00	382.40	402.79	423.00	444.15
8. RETURN @ 20% ON (7)	72.00	76.48	80.55	84.60	88.83
9. SURPLUS(+) / SHORTFALL(-) (6-8)	(-) 17.75	(-) 22.01	(-) 53.98	(-) 65.86	(-) 79.44
10. SURPLUS(+) / SHORTFALL(-) AS PER CENTAGE ON (1)	(-) 5.89	(-) 7.00	(-) 16.15	(-) 18.58	(-) 21.13
AVERAGE (%) 1999-2000 TO 2001-2002				18.62	
AVERAGE (%) 2000-2001 TO 2001-2002				19.85	

